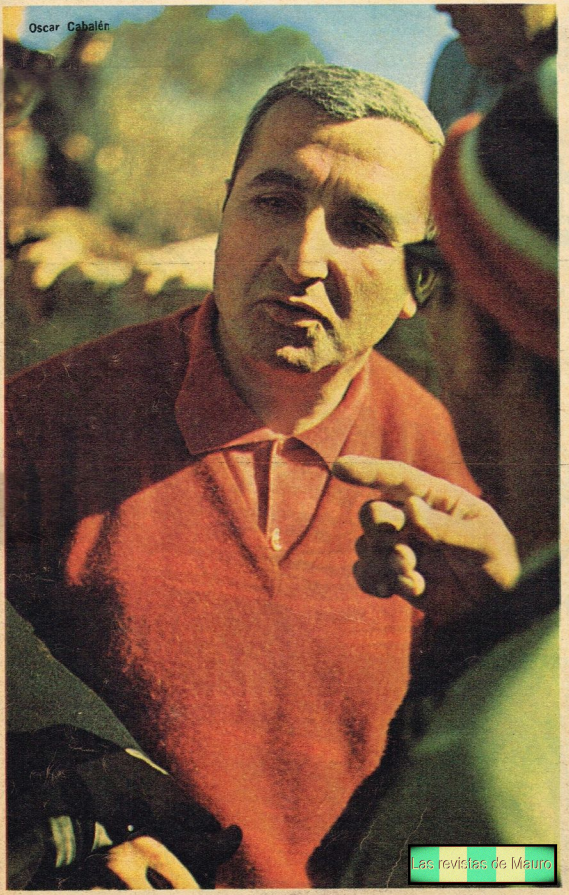
Nº 28 - NOVIEMBRE 1º DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas CORSA


Oscar Cabalén

GRAN PREMIO 1966: SCARAMELLA BONAMICI LARRY CABALEN

Las revistas de Mauro

CUPEIRO QUEBRO LA RACHA EN ARECO

(pág. 23)

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo, desde las 7.30

500 MILLAS MERCEDINAS

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR GAÑETE BLASCO - EDUARDO PÉREZ TRIGÁS - JOSÉ ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA - LUIS GARCÍA DEL SOTO - ROBERTO BÓ - ANSELMO LAMARQUE - ERNESTO VIETTA - JULIO CAZÓN y DARÍO RINALDI.

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO **Libertad** Primera en toda manifestación deportiva

EDICIÓN TELEVISADA **"EMOCION EN LAS RUTAS"** POR CANAL 9 los domingos, a partir de las 23.15

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

ABRIL

Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretaria de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPENA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR SURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

PARABRISAS CORSA, *Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Círculo por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970.* REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires, Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.

CALENDARIO

Finalizó la carrera más importante del año, el Gran Premio Internacional de Turismo. Como un cuerpo joven, vital, demostró una vez más su pervivencia y facilidad de crecimiento. Sin duda, sirvió para refirmar la capacidad de los más asiduos pilotos de la categoría, para destacar algunas fallas de organización, para que se hable y discuta hasta el cansancio sobre la división de categorías, sobre los 20 minutos por etapa para reparaciones, sobre todo lo que el lector encontrará en esta edición de CORSA, en la de la semana pasada y en las próximas, donde el Gran Premio correrá como tema de batalla. Por sobre todo elio, la gran vibración nacional que significó esta extensa prueba, la gran labor humana de amistad y acercamiento desarrollada hasta los rincones más olvidados del país. Parabrisas CORSA salió a formar parte del buen ruido, con su misión periodística sobre los hombros, y ahora, ya de regreso, quiere agradecer la enorme atención que recibieron sus emisarios en cada pueblo que les tocó recalar así como la colaboración recibida en forma constante por los colegas de los diarios y las radios. Hablando de éstas, y como punto final del comentario, queremos felicitar sinceramente al equipo de Emoción en las Rutas por la gran eficiencia de su información, ágilmente complementada con las transmisiones filmadas del Canal 9. Los que nos quedamos en Buenos Aires les debemos un gran servicio.

R.H.B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en MERCEDES (6 de noviembre): Buenos Aires continúa su actividad de TC con la disputa de carreras muy cerquita de la Capital Federal: San Antonio de Areco, disputada anteayer, queda a 117 km y Mercedes, a 97,7 km, será la próxima. Estas XIV Quinientas Millas Mercedinas organizadas por el Mercedes Automóvil Club, otorgará 9, 6, 3 y 1 puntos, respectivamente, a los cuatro mejores clasificados. Los competidores deberán dar cuatro vueltas a un circuito de 166,160 km para totalizar 664,64 km de carrera. La partida se efectuará de acuerdo al ranking de la Comisión Deportiva Automovilista en Mercedes sobre la Ruta Nacional 5, pasando por M. J. García hasta Sulpacha para girar a la izquierda y tomar la tierra tocando los pueblos de J. J. Almeyra, Anasagasti, Navarro, G. Riaos y llegar a Luján, donde se retomará el pavimento de la Ruta Nacional 5 y pasar por Jáuregui, Olivera, Gowland, llegando finalmente a Mercedes. En total, 62,06 km de pavimento y 104,108 km de tierra. Para clasificarse será necesario por lo menos haber recorrido tres vueltas. Como sucede domingo a domingo, LS 10 Radio Libertad irradiará las alternativas de la competencia a través del equipo de "Emoción en las Rutas". Así estarán presentes desde las 7,30 Rebagliati, Gañete Blasco, Pérez Trigás, García del Soto, Roberto Bó, Rinaldi y el resto. Como siempre, recordamos a quienes no tengan como viajar hasta el lugar de la competencia que la empresa Trans-Carrera (foto) los lleva hasta el mejor lugar en la ruta y los trae de regreso; todo esto compartido entre charlas, copas y comidas. Trans-Carrera funciona en Diagonal Norte 616, 7º piso (TE 34-8781 y 34-6284).

FOMENTO AUTOMOVILISTA en RAUCH (6 de noviembre): Continuará en Rauch la disputa de los puntos por el Campeonato Argentino de Fomento Automovilista. Esta competencia, que será organizada por la Asociación de Volantes de Limitada 27 promete ser brillante por las características del circuito donde se correrá. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos, respectivamente. En la foto, el campeón Abel Thomas.

KARTING en MONTE GRANDE (6 de noviembre): Los aficionados al más chiquito de los deportes motores podrán deleitarse viendo a lo más granado de la especialidad el próximo domingo en Monte Grande. La reunión será organizada por el Monte Grande Karting Club y la Asociación de Corredores de Karting. El escenario será el Kartódromo de Monte Grande, en Avenida Antártida y Austria, de esa localidad. Se disputarán dos carreras con puntaje para el campeonato argentino, una reservada para Fórmula B y otra para la clase Stock. La reunión contará con la fiscalización de la Federación Argentina de Karting. En la foto, Alfredo Picquart.

MIDGET en LOS TOLDOS (6 de noviembre): Será ésta la última carrera que otorgue puntos para el Campeonato Argentino de la especialidad correspondiente a 1966. Se correrán cuatro series, de las cuales se clasificarán dos corredores por cada una y dos repechajes de los que surgirán cuatro corredores, dos por cada uno. Los doce clasificados pasarán a disputar las semifinales que serán dos, en las que correrán seis pilotos en cada una. De estas dos semifinales surgirán los seis que disputarán la final. Como se puede apreciar, el programa promete mucho por lo extenso, y si a eso agregamos que estarán presentes los más calificados representantes de la categoría, podemos adelantar que será todo un éxito.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT en AFRICA DEL SUR (5 de noviembre): Con las Nueve Horas de Kyalami que organizará el South Africa Motor Racing Club quedará inaugurada la temporada en Africa, que finalizará el 2 de enero del año próximo con la disputa del Grand Prix de Africa del Sur, primera prueba puntable para el Campeonato Mundial de Conductores.

FUERZA LIMITADA en URUGUAY (6 de noviembre): Muy cerquita nuestro, en Colonia, se disputará otra fecha por el Campeonato Nacional Uruguayo de Fuerza Limitada. Allí estarán presentes los mejores especialistas orientales: Muffolini y Bisio (Salto); Puchkartov, Bottino, Piffaretti y Arbiza (Paysandú); Zagalo Moreno, Alvarez, Acerito, González y Silva (Mercedes); Bianchi (Nueva Palmira); Tagliafico, Martorano y Saso (Dolores); Bonti (Fray Bentos); Questa (Real de San Carlos); Marne Gironés, Lagear y Fernández (Tarariras) y Otero, Viana, Focone y Attias representando a la capital, Montevideo.

GRAN PREMIO

El Gran Premio de 1966 con récord de inscriptos y récord de premios instituidos por particulares, prometió muchas cosas buenas para la edición de 1967

Textos de CARLOS MARCELO THIERY y GERMAN SOPEÑA

fotos de CARLOS ARCURI, JUAN MESTICHELI y JORGE DIAZ

Sobre los últimos ruidos del Gran Premio Internacional de Turismo, nacen inmediatamente los síntomas de su proyección. Aparte de la alegría que da vivirlo, correrlo, esperarlo, nos deja elementos muy importantes para el análisis hecho en función de las próximas ediciones.

Es muy significativo que a pesar de la abulia de la Comisión de Carreras del ACA, hayamos podido compartir el Gran Premio con tres embajadas extranjeras. Tanto Simca do Brasil que inscribió a su equipo oficial, como Renault de Francia que envió un modelo de 1.300 cm³ para probarlo en la ruta (manejado fuera de competencia por Gastón Perkins) y la Ford de Alemania con sus alegres y objetivos observadores, llegaron naturalmente por casualidad, sin invitación oficial y sin responder a ningún mecanismo promocional, como hubiera sido deseable y correspondiente.

Brasil está cerca y busca dónde correr, ya que el Automóvil Club de ellos no usa su representación ante la F.I.A. y de paso no permite que nadie la tome. Evidentemente Simca pudo haber elegido Venezuela, o más aún Perú, que aparte de la Argentina son los países automovilísticamente fuertes de Sud América, pero eligieron nuestro Gran Premio Internacional.

Lo de Renault y de la Ford alemana, nos muestran que Europa no es sorda ni ajena a lo que puede ofrecer nuestra gran carrera, a pesar de los heroicos esfuerzos de la Comisión de Carreras del ACA por silenciarlo. En 1967 tendremos casi seguramente a una y otra con sus equipos oficiales en la largada del Gran Premio, aunque es interesante tomar nota de la opinión de los alemanes, quienes se preocuparon por señalar que "es muy extraño que todavía no haya nadie capaz de saber si el año que viene se correrá o no en este mismo recorrido". Por otra parte, ellos condicionan su viaje a que haya una categoría más, subdividiendo a la que este año fue "D", para poder competir con posibilidades con su modelo de dos litros.

Pero el ACA mal puede tener la sensibilidad suficiente como para interesar a los europeos con las clases que más le importan (1.800 ó 2.000 cm³) si aún no tiene la menor idea de lo que va a suceder el año próximo.

De todas maneras hay dos hechos alentadores, aparte de la misma presencia de los extranjeros: 1) En la Comisión de Carreras del ACA, la fracción joven que le dio nueva vida a la CDA —encabezada por los ingenieros Sierra y Díaz— está manejando los acontecimientos para darle otro ritmo a la institución. Antes del Gran Premio ofrecieron sus renuncias y aspiran revitalizar al cuerpo, por lo que puede esperarse una respuesta diferente de él. 2) Con este Gran Premio terminó prácticamente el **bocm** de los equipos. Durante 1966 (categoría Turismo) se vivió una especie de epidemia por integrar escuderías oficiales o de fuertes concesionarios. Pero los equipos sólo ofrecen la ventaja relativa de gastar menos. Lo de "relativa" significa que mucha gente paga, colabora monetariamente u ofrece su automóvil particular para ser incluido en la escudería. En cambio restringen las posibilidades de los hombres consagrados y ganadores, porque necesariamente sólo uno de ellos puede ganar y entre ganadores se producen casi inevitablemente roces, escozores y luchas sordas que son mucho menos sanos siempre, que si esos hombres se enfrentaran particularmente. De todo esto resulta que mucha gente pasó revista a sus conveniencias y en plan de amplias reestructuraciones, o bien correrán en 1967 con lo mejor que pueda ofrecerles la industria nacional o bien con excelentes aparatos importados.

A la vez, los equipos podrán proyectar nuevas figuras, que sería la derivación lógica de este problema. Por fin, la conclusión: que están dadas todas las condiciones necesarias como para pensar que el Gran Premio Internacional de Turismo podrá volver a lucir el brillo que merece por ser, a pesar de todo, la carrera más importante de Sudamérica.

La décima edición tuvo una característica singular: hubo lucha por los puestos, a veces por segundos o fracciones de segundo, como si en lugar de ser una competencia rutera de 4.200 kilómetros fuese una simple carrera de autódromo. La categoría B se definió angustiosamente en la última etapa, cuando Bonamicci, Gradassi y Carlos Ruesch escuchaban el tic-tac del cronómetro aun con sus ruidosas cabinas. La C tuvo de pie a todo el mundo, desde que "Larry" se detuvo en la quinta etapa y reguló su tren en la sexta desde el 11º lugar. Estos son ejemplos bastante individuales, pero las planillas de todo el Gran Premio demuestran que nunca como en 1966 los minutos y los segundos tuvieron tanto valor.

Todo esto tiene dos excepciones indiscutibles: Cabalén y Scaramella, que ganaron con comodidad sus respectivas categorías, la D y la A. En el caso de Cabalén, no fueron por cierto los 4,7 litros del Mustang la causa exclusiva del triunfo, como refunfuña el malevaje extrañado. Por cierto que hacer una categoría para automóviles de más de 1.601 cm³ en adelante es ridículo; pero Cabalén, lejos de correr solo, enfrentó sin ir más lejos al BMW de Ballbé y a los automóviles nacionales que aspiraban al triunfo absoluto de la clase, especulando con la ventaja que dan los automóviles importados que corren sin ejércitos de camiones de auxilio, personal especializado, radioteléfonos, etc. Pasa exactamente lo mismo en la clase C, por ejemplo, donde los Lotus-Cortina y el Alfa Giulia GTA fueron víctimas de la soledad.

Tanto en el caso de los Fiat 1500 como en el de los Peugeot 404, cada uno de los fabricantes ha conseguido la suficiente especialización de sus vehículos homologando cientos de variantes que automáticamente inhabilitan a los que arguyen la competencia contra automóviles de pura sangre. Fiat fue la **desorganización** y nuevamente esta vez se produjeron las batallas épicas entre concesionarios. Pero para evitar que suceda la tragedia del año pasado (cuando en la última etapa Lepro-Olmedo ganaron desde atrás) fueron lo suficientemente hábiles como para instituir 20 automóviles de premio (en distribución discutible para todo el mundo, menos para "Larry" que ganó 9), de modo que se fomente la participación masiva con el modelo de la marca. Con cantidad de automóviles se jugó la posibilidad de evitar la intercalación de intrusos pero, discutible como, es un método sano para promocionar a la marca y al Gran Premio, ya que los premios de Fiat y del propio ACA ni siquiera se pueden comparar.

En cuanto a los Peugeot, están pagando el precio de que los franceses hayan proyectado un automóvil anti-deportivo cuando previeron un motor de muy pocos centímetros

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cúbicos por encima del límite de la categoría (1.618 cm³). Lo de los 404 está muy bien al ganar la categoría nacional y además el partido particular con los 1.500, pero a partir del momento en que han conseguido homologar la caja "larga" (1ª, 2ª y 3ª 7 % más largas que las originales) y el equipo de frenos de disco y servo —que equiparán al modelo 1967— han aceptado el duelo deportivo y ahora tienen oportunidad de desarrollar, fabricar y homologar a un interesante prototipo que los tenía ocupados hace unos dos años y que mantiene todas las características originales excepto la cilindrada que ha sido reducida a algo así como 1.590 cm³.

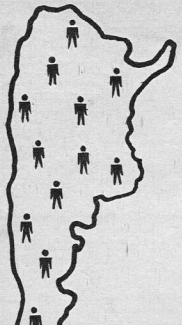
Lo cierto es que estábamos con Cabalén y Scaramella. Ganaron cómodos por el estilo de correr el Gran Premio. Lo de Scaramella es un planteo que ya le dio sus jugosos frutos en 1964 y en 1965. Lo de Cabalén, un inteligente replanteo que merece nuestro mejor aplauso, así como otras veces el piloto cordobés recibió nuestros ácidos golpes. Uno y otro corrieron con el típico estilo de los corredores de Gran Premio: sin apurar donde no es necesario, sin querer ganar la carrera en una curva, planificando orgánicamente la distribución de auxilios, manejando con el mismo ritmo desde la largada hasta la llegada . . . Estábamos también con que las reparaciones callejeras no daban resultado para ganar. Todas las que efectuó Cabalén en la primera etapa y su posterior triunfo parecerían desmentir que no son útiles para vencer, todo lo cual afirmaría que la carrera la ganó el Mustang y no el piloto. Pero, lejos de ello, en principio no se le pueden quitar méritos a Cabalén y luego, en último caso, la responsabilidad corresponde al que distribuye anacrónicamente las categorías.

Este Gran Premio —a propósito— sirvió también para definir a los pilotos. Hay los que son especialistas en carreras largas como Scaramella, como Marín, como Stessel, como Delgado y Núñez, como Castañón. Pero a la vez se puede ubicar a los que pueden funcionar con todas las lámparas encendidas en cualquier parte: Copello, Canedo, "Larry", Gradassi, Cabalén, Reutemann, Estéfano: la lista es larga . . . Contrariamente, entre los conocidos es muy difícil encasillar a quienes no se iluminan ni se inspiran en la ruta, sencillamente porque exige menos que el circuito, pero también existen los grandes velocistas que no dan la vuelta, aunque ése es un problema más mecánico que humano, por lo menos mecánico en el sentido de la tendencia a correr con pequeños dragsters . . .

No se puede cerrar ningún balance del Gran Premio por más rápido que sea, sin mencionar el esfuerzo de la Comisión de Concesionarios General Motors, la que estableció un premio de 300.000 pesos para el Chevrolet mejor clasificado. En este caso, el beneficiado fue Médici, pero la importancia institucional del premio trasciende la alegría personal del pelirrojo tucumano, quien cumplió una excelentísima carrera.

Cuatrocientos trece inscriptos, record. Posibilidad de tener un Gran Premio verdaderamente internacional, óptimo. Equipos europeos interesados en la carrera, magnífico. Retomemos entonces un título de CORSA: "Al Gran Premio Argentino, ¡salud!"

C. M. T.



DONDE ESTE, UN AMIGO

El Concesionario IKA está siempre alerta en todos los caminos, por cualquier eventualidad que le ocurra a su unidad. (Muy difícil, pero por cualquier cosa...) La organización más completa del país en su género, formada por más de 400 Concesionarios, la tiene IKA para servir mejor a Usted.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Siempre tratando de hacer lo mejor

GRAN PREMIO

A la altura de la cuarta etapa Marin era segundo en el parcial, segundo en la general; ya acumulaba varios Fiat de premio y reafirmaba su reputación de especialista rutero.

4ta. ETAPA

No en vano es la más corta de las seis y a la vez la que mayor tiempo requiere para ser cubierta. Entre los exigentes valles catamarqueños, la severa trepada al Abra del Infiernillo y el alegre descenso por la quebrada de Tafí (dos paradisíacas selvas verticales encuadernadas por un sonoro río montañés) se reparten la porción más intensa del Gran Premio. La primera etapa es un filtro, la segunda lo mismo, la tercera igual. Pero la cuarta es indiscutiblemente la más implacable de todas, porque se sube y se baja, se dobla y se frena, se cambia y se volantea ininterrumpidamente durante ocho horas en el caso de los punteros, y a veces durante diez o doce, considerando a los rezagados. Si los autos que van adelante levantando polvo tienen fundamental importancia en cualquier momento de la carrera, entre Catamarca y Tucumán la tienen más todavía, porque si habitualmente es muy difícil pasar a otro, en este tramo es casi imposible, teniendo en cuenta el ancho escaso del camino.

Técnicamente, las partes más expuestas del automóvil, las más proclives a romperse y a sufrir, son el cárter, los elementos de suspensión y el sector inferior de la estructura, en ese orden. Sucede que los **panzazos**, las piedras levantadas por las ruedas y los golpes bajos se reciben en cantidad infinitamente superior a las que pueden recibirse en cualquier otro sector de la carrera. Sin embargo son los frenos quienes reciben el castigo más implacable, y son muchos los que se quedan por fatiga de cintas, o los que deben andar por debajo de sus posibilidades a causa de los mil problemas que aparecen en el sistema cuando el uso es continuado.

Estamos en que es importante salir adelante, en que la etapa es larga y el estado físico fundamental. Estamos en que los golpes, los **panzazos** y las piedras se convierten en primeros actores (considerando de paso que nunca vienen por su cuenta, salvo rara, rarísima excepción), estamos en que hay que tener frenos impecables y saber cuidarlos y en que manejar con ritmo desde la salida hasta la llegada vale tanto como tener un automóvil muy potente. Entonces determinamos sin mayor dificultad por qué en una etapa donde aparentemente las posibilidades son más parejas que nunca, la caravana se estira, se alarga y languidece hasta que se hace de noche: quienes reúnen todas las condiciones, no sólo llegan enteros, sino que, además, ganan. De allí para abajo, las cosas van cambiando paulatinamente.

Se podría tomar a Cabalén como ejemplo, pero supongamos que Cabalén y su Mustang están en otra cosa, casi por encima de lo que fue hasta entonces la carrera en sí.

Elijámoslo a Scaramella, puntero en la categoría A, que excepto el privilegio de salir adelante sin tragar tierra tiene (en otra escala) todas las de Cabalén. Con sus 9h22m40s hubiera obtenido el quinto puesto en la categoría B, el 18º en la C y el 11º en la D, contabilizando de paso los 17 lugares que adelantó en el camino y la tranquilidad de su marcha, autorizada y confirmada por las dos horas que llevaba al salir de Catamarca, aumentadas a tres y fracción al llegar a Tucumán.

En el laberinto de causas y efectos, sin intención de imitar a Borges, no hay que olvidarse que el De Carlo cupé estaba hasta allí tal cual como había salido de Pilar y que su piloto manejaba con la misma fría indiferencia que al cruzar el Dique de los Molinos. Aldo Delgado y su Isard sólo perdieron algo más de media hora con respecto al primero, y con el abandono de Ratto se colocaron de paso segundos en la general. Pécora arrimó alegremente, con algo del brillo aquél de 1963, cuando corrió con el Lancia Fulvia, pero sin dar la idea de solidez que dio el automóvil de Scaramella o que diera en otras ocasiones su propio De Carlo.

Los 18 minutos de recargo que sufrió el joven Ruesch por excederse en el término de reparaciones para dejar su caja de velocidades en orden, significaron que Héctor Luis Gradassi se adjudicara la etapa. En la ruta, Ruesch ganó por once minutos. En los papeles, Gradassi venció por siete. Uno y otro figurarán, sin duda, entre los mejores conductores del Gran Premio, pero suponiendo una lógica paridad en las muñecas el resultado da idea de lo dispar que es la confrontación entre los Renault realmente veloces y los Auto Union cordobeses, que es una manera de decir "los más perfeccionados del país". Bonamici (Renault), Vivo (SAAB) y Visintini (Auto Union) llenan los puestos siguientes en la etapa y la lista sigue: Peña, Riva, Bianchi, Antelo, Calcagno. Recién en el 11º puesto aparece el mendocino Julio César Castellani, a pesar de lo cual figura en el cuarto lugar en la clasificación general. Esto no es extraño; Castellani anda despacio pero siempre llega bien ubicado. En 1964 ganó el GP sin ganar ninguna etapa y cada vez que se dedica al GP repite aproximadamente su regular actuación de siempre. Aunque este año no será así. El Lancia Appia sigue en carrera y José María Bianchi no interrumpe su marcha feliz. Enrique Vivo mantiene alerta al SAAB mientras Tullio Riva se sobrepone a los centenares de inconvenientes que sufrió, desquitándose con un manejo muy fuerte en la montaña.

"Larry" repitió su brillante cuarta etapa del año pasado, manejando admirablemente su Fiat-Maldonado, aun cuando salió de Catamarca con algunos problemas en los frenos. Junto con Rodríguez Canedo es el hombre que más impresiona en la montaña. Y posiblemente sean ellos dos los pilotos más completos de la categoría, dado que sus performances son tan brillantes en cualquier

"Larry" llegó a Tucumán ganando su cuarta etapa y su séptimo Fiat consecutivos. Su ventaja sobre el segundo era, a esta altura, tan grande, que a pesar de los problemas sufridos en las etapas siguientes, habría de mantener el primer puesto hasta el final.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

circuito como en ruta de cualquier tipo, contrariamente a lo que sucede —por ejemplo— con Galluzzi, que es un excelente pistero pero que en carreras largas no la ve; o con Alfonso Marín, cuidadoso regularista especializado en Grandes Premios, quien no frecuenta pistas pero romje relojes en la montaña. Marín fue dos veces segundo en la cuarta etapa, porque además de escoltar a "Larry" en el parcial se atornilló concienzudamente al puesto en la general. Mayorga quemó los últimos cartuchos. Después de pasar decenas de autos en la cornisa, sufrió la insólita rotura de un palier y el equipo Sergi siguió debilitándose. Maneglia, Ninona, Galluzzi y Canedo marcharon casi a la par y se clasificaron en ese orden. El 10° puesto de Juan Stessa: a menos de una hora de "Larry" confirmó la dureza del Volkswagen 1500 en comparación a los Fiat, porque llegó a Tucumán mucho más entero que cualquier 1500 nacional. Arnoldi subió al cuarto puesto en la general a pesar de viajar sin caja de velocidades y D'Apice continuó en la lista como el mejor Sergi. Quizá por ser la más poblada esta categoría fue la que más sufrió los efectos de las montañas mal colocadas y muchos guardabarros bajaron a la llanura tucumana totalmente fuera de escuadra, arrugados, o atados con alambre. Otros, ni siquiera bajaron. Y en este segundo grupo figuró la mayoría.

Cabalén entró al tranquito, sin tirar a fondo las marchas y sin frenar demasiado encima de la curva. En algún momento se dijo que el Mustang había sufrido problemas en el tren delantero, pero eso gracias a una curiosa deformación óptica, porque todo el problema consistió en la reposición de neumáticos. Está bien que Cabalén ganó el GP con un Peugeot en 1963 y que si gana éste no será una novedad para él, probablemente para nadie. Pero el impetuoso cordobés está haciendo lo que puede ser la mejor carrera de su vida, ajeno a los records e impasible ante las injustas voces que le critican haberse anotado con un auto de casi cinco litros. Lo más admirable es su aplicación por cuidar los mecanismos. A veces no se puede determinar desde afuera si el piloto está conservando o no. Sólo puede hacérselo cuando es muy evidente, y esta vez el motor del Mustang iba dulce, dulce. ¿Qué salió primero en el camino? ¿Que el auto es más potente? Si señor, pero todos ésos son derechos conquistados de una manera o de otra y al fin, si el Mustang tiene que hacer una carrera en cierto modo ridícula contra los Peugeot 404 y los Chevrolet Super, no es necesario decir que Cabalén es totalmente ajeno a las culpas.

Cuando Osvaldo Juchet paró en Taff del Valle a reparar sus frenos, José Migliore se encaramó a la segunda posición, en tanto Médici trabajó con mucha habilidad en sus pagos para conseguir el cuarto puesto. Con la bomba de inyección arreglada, Blaquier fue quinto, capitalizando el retraso de Antonio Castro, quien sin embargo mantuvo el quinto lugar en la general detrás de Cabalén, Migliore, Juchet y Médici. El debutante Musteros y Castañón, compañeros de equipo particular, arrimaron a sus 404 y subieron un puesto en la general (7° y 6°, respectivamente) al abandonar Otamendi, otro de los peugeotistas oficiales.

Nunca como en 1966 se discutió tanto sobre el verdadero comienzo del Gran Premio. Claro, nunca hubo tanta gente como en esta edición. Unos dicen que se largó en Pilar. Otros, que recién en Carlos Paz se aclaran las cosas. Otros más, que la cosa empieza en San Juan, aunque la gran mayoría se inclina por Catamarca. Sea como fuere, aparentemente pasó lo más difícil.

En esta época del año, en los alrededores de Tucumán se huele a caña de azúcar. Es un olor dulce (¡vaya!), profundo, cálido... Que canten victoria todos los corredores que pudieron olfatearlo con el casco puesto.

X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Automovil Club Argentino - 25/X/66

CUARTA ETAPA CATAMARCA - TUCUMAN - 625,5 km

CLASIFICACION

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupé	9h22m40s
2º	32	Delgado, Aldo Fernando	Isard 700	9h57m27s
3º	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	10h37m28s
4º	210	Iglesias, Néstor	De Carlo Coupé	10h54m52s
5º	86	Rossi, Julio Rolando	De Carlo Coupé	11h00m33s
6º	38	Moisés, Jorge Abraham	Isard 700	11h03m33s
7º	49	"Pasetti-Rodríguez"	NSU Sport Prinz	11h04m56s
8º	34	Núñez, Félix	Isard 700	11h07m35s
9º	92	Riviére, Alberto Ricardo	De Carlo	11h21m23s
10º	204	"El Santo"	Isard 700	11h26m10s
11º	104	Dellegrazie, Jorge Alberto	Citroën 2 CV	11h27m27s
12º	10	García, Plácido N.	Isard 700	11h29m10s
13º	114	"Pécora"	De Carlo Coupé	11h42m05s
14º	22	Maggi, Jorge Alberto	De Carlo	11h48m42s
15º	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	12h06m35s
16º	90	González, Juan de Dios	De Carlo Coupé	12h22m30s
17º	80	Ferrea, Carlos	De Carlo Coupé	12h27m20s
18º	85	Terrizzano, Jorge A.	Citroën 2 CV	13h43m10s
19º	102	Blanco, Joaquín A.	De Carlo	13h53m35s
20º	168	Pardo, Julio	De Carlo Coupé	16h22m20s

PROMEDIO DEL GANADOR: 66,700 km/h.

ABANDONARON: 15, Juan A. Ratto; 6, José F. Díaz Escobar; 30, Enrique Bravi; 44, Horacio Piccolo; 54, Pedro A. Medina; 138, "Novoa-Piñeiro"; 158, "Perry Hixson"; 166, Rodolfo Schneiter Plini; 202, "Sampol-Boetti".

SUFRIERON RECARGOS: 30, Enrique Bravi, 8m20s; 68, Jorge A. Terrizzano, 36m; 102, Joaquín A. Blanco, 6m; 168, Julio Pardo, 2h; 180, "Espartaco", 2m20s.

CLASE B (de 701 a 1150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	312	Gradassi, Héctor Luis	Auto Union 1000 S	8h20m22s
2º	438	Ruesch, Carlos	Renault 1093	8h27m16s
3º	332	Bonamici, Danilo	Renault 1093	8h42m34s
4º	345	Vivo, Enrique	SAAB 96 Sport	9h15m09s
5º	318	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	9h23m23s
6º	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	9h27m01s
7º	374	Rivas, Tulio	Auto Union	9h34m16s
8º	437	Bianchi, José María	Lancia Appia III	9h53m43s
9º	330	Antelo, Osvaldo	Renault 1093	10h02m41s
10º	358	Calcagno, Dovidio	Auto Union 1000 S	10h10m36s
11º	440	Varela, Nelido Gregorio	Auto Union 1000 S	10h19m40s
12º	390	Defelippo, Félix Alfredo	Renault 1093	10h29m09s
13º	368	Castellani, Julio César	Auto Union	10h32m33s
14º	418	Falchi, Juan Raimundo	Renault Gordini	10h41m12s
15º	306	Bolognini, Julio	Auto Union 1000 S	10h42m55s
16º	337	Rodríguez, Oscar	SAAB 96 Sport	10h49m26s
17º	338	Ilia, Ricardo	Renault 1093	10h58m28s
18º	320	Pernas, José Luis	Renault 1093	11h12m02s
19º	421	"Grey Rock"	Austin Cooper S	11h16m02s
20º	419	Morás, Héctor	Renault R-8 G	11h20m59s
21º	370	Lhomy, Delfor Néstor	Auto Union 1000 S	12h19m34s
22º	406	Zunino, Enrique S. L.	Auto Union 1000 S	13h24m06s

PROMEDIO DEL GANADOR: 75,005 km/h.

ABANDONARON: 316, Abel E. Tannure; 356, Eduardo Copello; 400, "El Lince Puntano"; 422, Domingo Marcellino.

SUFRIERON RECARGOS: 316, Abel Enrique Tannure, 3m; 337, Oscar Rodríguez, 12m; 370, Delfor Néstor Lhomy, 1h51m; 406, Enrique Zunino, 1h19m; 436, Carlos Ruesch, 18 minutos.

CLASE C (1.151 a 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	674	"Larry"	Fiat 1500 C	7h54m05s
2º	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500 C	8h19m55s
3º	510	Maneglia, Humberto	Fiat 1500	8h20m26s
4º	546	Ninona, Héctor	Fiat 1500 C	8h28m45s
5º	730	Galluzzi, Miguel Angel	Fiat 1500 G	8h29m14s
6º	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	8h30m29s
7º	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	8h36m13s
8º	714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 C	8h37m41s
9º	554	Arnoldt, Daniel M.	Fiat 1500 C	8h40m55s
9º	733	Stessel, Juan	Volkswagen 1500 S	8h40m55s
11º	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	8h54m42s
12º	660	Di Nezio, Angel Esteban	Fiat 1500	8h56m30s
13º	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	9h02m39s
14º	696	Pachela, Roberto Luis	Fiat 1500	9h05m22s
15º	634	Sansón, Norberto Guillermo	Fiat 1500 C	9h14m58s
16º	582	Estebánez, Marcelino N.	Fiat 1500 C	9h19m52s
17º	746	Concaro, Juan Pablo	Fiat 1500 C	9h17m39s
18º	584	Araujo, Gonzalo	Fiat 1500	9h23m22s
19º	614	Parvis, David J.	Peugeot 403	9h24m50s
20º	658	Martín, Carlos J.	Fiat 1500 C	9h25m00s
21º	704	Aguerre Reyes, José María	Fiat 1500	9h33m04s
22º	718	Kasen, Salim	Fiat 1500	9h42m37s
23º	744	Dolera, Eduardo José	Fiat 1500	9h48m52s
24º	688	Dambolena, Jorge Omar	Peugeot 403	9h47m19s
25º	560	Alvarez Fourcade, Nelson	Fiat 1500	10h00m54s
26º	558	Cacopardo, Jorge M.	Fiat 1500	10h02m32s
27º	702	Fernandino, Esteban (hijo)	Fiat 1500	10h07m01s
28º	569	"Clavijo"	Volvo 1600	10h19m47s
29º	636	Pramori, Víctor Luis	Fiat 1500	10h33m14s
30º	534	"El Gitano"	Peugeot 403	10h34m08s
31º	570	Bonamico, Francisco S.	Fiat 1500	10h40m41s
32º	610	Iribarne, Raúl Héctor	Peugeot 403	11h09m16s
33º	576	Fernández, Héctor Osvaldo	Fiat 1500	11h19m00s
34º	706	Coldwell, Oliver James	Fiat 1500	11h19m41s
35º	644	Saccomano, Antonio	Fiat 1500 C	11h54m38s
36º	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500 C	12h03m31s
37º	612	Riera, Diego Luis	Isard 1204 TS	12h38m26s

PROMEDIO DEL GANADOR: 79,163 km/h.

NO LARGARON: 602, "Muleto".

ABANDONARON: 512, Benjamín Iannizzotto; 522, Roque Namur; 556, Eduardo Cacace; 594, Raúl E. Salvatierra; 604, Francisco Mayorga; 658, Carlos Pascualini; 672, Alberto Hugo Hintzcano; 676, Néstor Perren; 724, Juan A. Baudrix; 738, Héctor C. Costilla.

SUFRIERON RECARGOS: 522, Roque Namur, 18m; 570, Francisco S. Bonamico, 33m; 602, "Muleto", 57m; 636, Víctor Luis Pramori, 6m; 656, Diego Baudrix, 5m20s; 658, Carlos Pascualini, 15m; 706, Oliver J. Coldwell, 15m.

CLASE D (más de 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang 64	7h32m20s
2º	852	Migliore, José	Peugeot 404	7h44m58s
3º	874	Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404	7h52m48s
4º	924	Medici, Antonio	Chevrolet Super 66	8h28m03s
5º	819	Blaquier, Juan José	Peugeot 404	8h28m42s
6º	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	8h32m14s
7º	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	8h34m33s
8º	888	Castañón, Norberto D.	Peugeot 404	8h46m39s
9º	918	Sales, Arturo José	Peugeot 404	8h57m20s
10º	828	Otamendi, Antonio	Chevrolet Super 66	9h13m29s
11º	830	Mujica, Martín Mario	Peugeot 404	9h25m08s
12º	812	"Rendal-Aguirre"	Peugeot 404	9h31m40s
13º	810	"Lola Corsa"	Peugeot 404	9h36m45s
14º	930	Grigouli, César René	Peugeot 404	9h42m15s
15º	920	"Bieleta-Galanti"	Peugeot 404	10h02m40s
16º	814	Lavina, Arturo Roque	Valiant III	10h09m24s
17º	858	Pugliese, Alberto Roque	Peugeot 404	10h35m03s
18º	885	Vázquez, Glauco Aldo	Studebaker Lark	10h39m16s
19º	848	"El Puma"	Peugeot 404	10h44m13s
20º	916	Huerta, Laureano Alberto	Valiant II	11h01m21s
21º	906	Nudelman, Saúl Mario	Peugeot 404	11h19m54s
22º	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	11h32m10s
23º	922	Mathan, Jurgen	Peugeot 404	11h37m58s

PROMEDIO DEL GANADOR: 82,969 km/h.

ABANDONARON: 832, Eduardo Miller; 856, Julio R. Otamendi; 866, Hovhanness Chabalian.

SUFRIERON RECARGOS: 832, Eduardo Miller, 1h30m; 856, Julio R. Otamendi, 54m20s; 888, Norberto Daniel Castañón, 30m; 922, Jurgen M. Nathan, 21m; 900, Máximo Boubée, 2m20s.

GRAN PREMIO

Con su triunfo en la quinta etapa, Rodríguez Canedo fue otra vez, uno de los mejores pilotos en una Clase altamente competitiva. Detrás de él el regularista Carranza; después de muchos problemas, su Fiat fue el primero en llegar a Pergamino.

5ta. ETAPA

A Cabalén le pasó exactamente lo mismo que le sucedió el domingo pasado cuando llegaba a Catamarca. Unos kilómetros antes de introducir al Mustang en La Falda, desbandó una cubierta. Si dos etapas atrás repuso al neumático apresuradamente porque Migliore y Juchet le pisaban los talones y porque su primer puesto en la general no estaba asegurado, esta vez se bajó sin prisa y junto a su acompañante Hugo Concordano abulonaron y desabulonaron a conciencia sin ningún tipo de apuro. Subieron al auto, trabaron los cinturones de seguridad y cubrieron los últimos kilómetros a un tren que, sin ser de paseo, más se pareció a una suave tiradita matinal.

De Tucumán a Santiago, una recta aburrida, perezosa, casi narcótica. Allí el Mustang funcionó a casi 180 de promedio, alejándose de los Peugeot y de los Fiat para entrar cómodamente en la tierra. Migliore y Juchet lo siguieron a la distancia, mientras unos kilómetros más atrás "Larry", Maneglia, Rodríguez Canedo y Marín formaban un trencito de Fiat 1500 digno de un Autódromo. Cuentan que doblaron juntos varias veces y que aún así los paragolpes no se despegaban. Marín fue el primero en perder rueda. Cuando vio que el asunto pasaba de las 6.200 rev/min dejó ir a los otros tres y resolvió esperar pacientemente que el cadáver de su enemigo pasase frente a su puerta. "Larry" y Maneglia le dieron la razón al detenerse. Uno, por la insólita rotura (por lo menos, nada habitual) de dos varillas de válvulas. Otro, por falta de presión de aceite, que aparentemente fue el gran mal de los Fiat en este Gran Premio. El que no capotó fue Rodríguez Canedo, al contrario. A medida que rodaba por la quinta etapa andaba cada vez más fuerte, como para no desmentir que estaba absolutamente decidido a tirarse con todo. En su reabastecimiento Marín supo que le llevaba casi siete minutos y entonces sí apretó fuerte el acelerador, pero no lo suficiente como para ganar la etapa, aún a pesar de que Rodríguez Canedo se quedó con cero presión de aceite al golpear un cárter en un **panzazo** y bajó la sierra vecina a La Falda en punto muerto o con el motor detenido. Apenas en los repechos colocaba la cuarta o la quita. Es interesante reflexionar sobre lo que pudo haber pasado si Rodríguez Canedo no hubiera sufrido tanto problema en las primeras etapas. Lo cierto es que en La Falda ganó su primer Fiat. Marín, en cambio, ganó su cuarta unidad, aunque sin poder llegar al primer puesto en la general como quizá confió en poder hacer al ver detenido a "Larry". Las varillas afectadas (del 2° y 4° cilindros) fueron suministradas por un auxilio del equipo. Pedelaborde que asistió a Concaro y a Aguerre Reyes, y "Larry" pudo terminar la etapa angustiosamente, aunque sin perder el primer puesto en la clasificación general.

Maneglia se quedó. Y se quedó el promiscrio Arnoldt, que trata muy bien puesto el cuarto lugar. ¿Qué las cosas se aclaran? Sí, pero la sexta etapa decide todo.

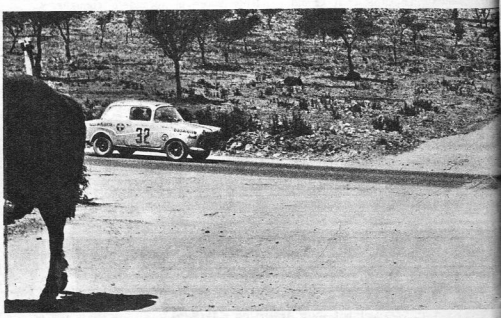
Cabalén, desde otra galaxia, contempla lo que sucede a su alrededor. Ya se había ido del Parque Cerrado cuando llegaron los Peugeot. Es decir, el Peugeot de Migliore, porque Juchet perdió el segundo puesto al rompérsele en Recreo los bulones del manchón de dirección. Para cambiarlo consumió media hora y entonces sí siguió viaje con el auto en perfectas condiciones. Migliore cambió tres gomas y viajó en la tierra de Médici hasta que el tucumano rompió la caja de velocidades y debió continuar solamente con la tercera, cosa que si no lo perjudicó mayormente en el llano, le hizo perder minutos de alta cotización en los últimos tramos de sierra. Para colmo, antes de llegar a La Falda se desprendió un soporte de la batería y el acumulador se cayó sobre el distribuidor fracturando la tapa de plástico que —naturalmente— debieron cambiar. El otro heroico Chevrolet, el de Castro, llegó tarde. Se encajó en un guadal al pasar San Antonio de la Paz y después de intentar extraer el auto con una pick-up F-100 rompiendo dos cadenas en el intento. Finalmete fue un tractor al afortunado príncipe azul, pero colaborando en sus esfuerzos el Chevrolet se recalentó lo suficiente como para disminuirse para el resto de la etapa. Blaquier sigue adelante con el Peugeot a inyección, pero esta vez luchando contra una junta juguetona que demandó más de 20 litros de aceite, mientras el novel y exitoso Musteros, junto a su coequipier Castañón siguen haciendo una excelente carrera.

Ante el retraso de Ruesch, Gradassi y Bonamici se acomodaron en la general. Todo parece predecir que el asunto quedará entre los tres cordobeses, que se aprietan en seis minutos. Pero no en seis minutos así como así. En la general, Gradassi le llevaba sólo un segundo a Ruesch en La Falda, y Bonamici está a la expectativa. Enrique Vivo, después de poner cuatro al SAAB en Tucumán, ahora lo clasificó tercero y figuraba quinto en la general a casi una hora del regular y prolijo Osvado Peña, a pesar de que Vivo se quedó sin combustible apenas dos kilómetros antes de la llegada.

Desde 1963 los Isard no ganaban etapas. Esta vez ganó Aldo Delgado, mientras Scaramella se detuvo para solucionar problemas en su embrague. Segundo entró el De Carlo de Héctor Iglesias, tercero —ahora sí— Scaramella y cuarto el arrecifeño primo de Pairetti, "Espartaco". De todas maneras, el bragadense le lleva un año luz en la general a Degado y está a las puertas de ganar su tercer GP consecutivo.

En La Falda quedaban 85 automóviles, quince más que en 1965. Por lo tanto, fueron 17 los que no completaron el tramo desde Tucumán. Entre las deserciones más lamentables, las de Maneglia, Arnoldt, Tullio Riva y Castellani.

Hasta aquí, muchos se arriman pasando sobre los abandonos del prójimo, pero la gran final siempre se produce en la sexta etapa. El año pasado ganó Maneglia desde el séptimo puesto y Marín entró segundo desde el octavo. Y en 1966 la B y la C dan la impresión de no haber largado todavía.



Aldo Delgado ganó la quinta etapa con su Isard y terminó el GP segundo de Scaramella, que es casi lo mismo que ganarlo. Una carrera bien pensada, una de las mejores performances individuales en este GP.

Para "Los Corsas" la quinta etapa fue la más favorable. Estos son: a la izquierda Guillermo Martire, compañero de tareas en CORSA y a la derecha, Roberto Lustig, vicepresidente de la peña "La Idea Fija"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

6ta. ETAPA

X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Automóvil Club Argentino - 27/X/66

QUINTA ETAPA TUCUMAN - LA FALDA - 652,00 km.

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	32	Delgado, Aldo F.	Isard 700	6h27m24s
2º	210	Iglesias, Héctor	De Carlo Coupé	6h38m29s
3º	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupé	6h52m27s
4º	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	6h56m58s
5º	34	Núñez, Félix F.	Isard 700	7h09m25s
6º	10	García, Plácido	Isard 700	7h19m45s
7º	90	González, Juan de Dios	De Carlo Coupé	8h11m15s
8º	22	Maggi, Jorge A.	De Carlo	8h12m14s
9º	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	8h12m45s
10º	86	Rossi, Julio R.	De Carlo Coupé	8h21m44s
11º	68	Terrizano, Jorge	Citroën 2 CV	8h26m45s
12º	104	Dellegrazie, Jorge	Citroën 2 CV	8h30m15s
13º	38	Moisés, Jorge A.	Isard 700	9h35m23s
14º	92	Riviere, Alberto A.	De Carlo	9h48m29s
15º	80	Ferrea, Carlos	De Carlo Coupé	10h18m00s

PROMEDIO DEL GANADOR: 100,981 km/h.

ABANDONARON: 49, "Pasetti-Rodríguez"; 114, "Pécora"; 168, Julio Pardo; 204, "El Santo".

SUFRIERON RECARGOS: 22, Jorge A. Maggi, 4m20s.

CLASE B (más de 700 a 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	332	Bonamicci, Danilo	Renault 1093	5h21m54s
2º	312	Gradassi, Héctor L.	Auto Union 1000 S	5h22m15s
3º	345	Vivo, Enrique	Saab 96 Sport	5h26m20s
4º	436	Ruesch, Carlos	Renault 1093	5h37m03s
5º	437	Bianchi, José M.	Lancia Appia III	5h42m14s
6º	337	Rodríguez, Oscar	Saab 96 Sport	5h43m59s
7º	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	6h01m28s
8º	358	Calcagno, Dionisio R.	Auto Union 1000 S	6h04m11s
9º	421	"Grey Rock"	Austin Cooper S	6h04m59s
10º	418	Falchi, Juan R.	Renault Gordini	6h14m34s
11º	320	Pernas, José L.	Renault 1093	6h14m36s
12º	440	Varela, Naldo G.	Auto Union 1000	6h43m18s
13º	370	Lhomy, Delfor N.	Auto Union 1000	6h47m02s
14º	390	Defelippo, Félix A.	Renault 1093	6h56m10s
15º	319	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	7h07m00s
16º	406	Zunino, Enrique	Auto Union 1000	7h23m20s

PROMEDIO DEL GANADOR: 121,755 km/h.

ABANDONARON: 306, Julio Bolognini; 330, Osvaldo Antelo; 368, Julio César Castellani; 374, Tullio Riva; 419, Héctor Morás.

CLASE C (más de 1.150 a 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	4h46m07s
2º	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500	4h53m26s
3º	714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 C	4h57m30s
4º	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	5h05m36s
5º	614	Parvis, David L.	Peugeot 403	5h05m48s
6º	644	Saccomano, Antonio	Fiat 1500 C	5h07m04s
7º	702	Fernandino (h.), Ernesto	Fiat 1500	5h07m17s
8º	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	5h09m12s
9º	733	Stessel, Juan	Volkswagen 1500	5h13m15s
10º	534	"El Gitano"	Peugeot 403	5h15m04s
11º	668	Martín, Carlos J.	Fiat 1500 C	5h15m41s
12º	744	Dolera, Eduardo J.	Fiat 1500	5h15m53s
13º	570	Bonamico, Francisco S.	Fiat 1500	5h16m25s
14º	546	Ninona, Héctor	Fiat 1500 C	5h20m11s
15º	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	5h24m39s
16º	660	Di Nezio, Angel E.	Fiat 1500	5h25m26s
17º	582	Estebánez, Marcelino	Fiat 1500 C	5h26m51s
18º	584	Araujo, Gonzalo	Fiat 1500	5h27m16s
19º	634	Sanson, Norberto G.	Fiat 1500 C	5h31m05s
20º	706	Coldwell, Oliver J.	Fiat 1500	5h34m22s
21º	674	"Larry"	Fiat 1500 C	5h35m31s
22º	718	Kesen, Selim	Fiat 1500	5h36m20s
23º	558	Cacopardo, José	Fiat 1500	5h38m15s
24º	576	Fernández, Héctor O.	Fiat 1500	5h38m33s
25º	610	Iribarne, Raúl H.	Peugeot 403	5h42m32s
26º	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500 C	5h15m40s
27º	569	"Clavito"	Volvo 1580	6h17m15s
28º	704	Aguerre Reyes, José M.	Fiat 1500	6h57m04s
29º	746	Concaro, Juan P.	Fiat 1500 C	7h24m25s
30º	612	Riera, Diego L.	Isard 1204	7h37m34s
31º	696	Pachelo, Roberto L.	Fiat 1500	8h54m30s

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,727 km/h.

ABANDONARON: 510, Humberto Manegila; 554, Daniel M. Arnoldt; 560, Nelson Alvarez Fourcade; 636, Victor L. Pramori; 686, Jorge O. Dambolena; 730, Miguel A. Galiazzi.

SUFRIERON RECARGOS: 560, Nelson Alvarez Fourcade, 40m20s; 584, Gonzalo Araujo, 2m20s.

CLASE D (más de 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang	4h40m53s
2º	852	Migliore, José	Peugeot 404	4h48m16s
3º	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	5h02m52s
4º	924	Medici, Antonio	Chevrolet Super	5h03m01s
5º	848	"El Puma"	Peugeot 404	5h09m12s
6º	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	5h09m29s
7º	874	Juchet, Osvaldo R.	Peugeot 404	5h13m10s
8º	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	5h16m00s
9º	814	Lacava, Arturo	Valiant III	5h16m03s
10º	906	Nudelman, Saúl M.	Peugeot 404	5h24m21s
11º	888	Castañón, Norberto D.	Peugeot 404	5h24m31s
12º	819	Blaquier, Juan J.	Peugeot 404	5h24m45s
13º	930	Griguoli, César R.	Peugeot 404	5h26m20s
14º	918	Sales, Arturo J.	Peugeot 404	5h27m18s
15º	810	"Los Corsas"	Peugeot 404	5h30m42s
16º	826	Castro, Antonio	Chevrolet Super	5h31m09s
17º	830	Mujica, Martín M.	Peugeot 404	5h35m16s
18º	920	"Bieleta-Galanti"	Peugeot 404	5h37m15s
19º	922	Nathan, Jurgen M.	Peugeot 404	6h09m43s
20º	858	Pugliese, Alberto R.	Chevrolet 400	6h13m22s
21º	885	Vázquez, Glauco A.	Studebaker Lark	6h25m00s
22º	912	"Rendal-Aguirre"	Peugeot 404	6h59m09s
23º	916	Huerta, Laureano A.	Valiant II	7h45m04s

PROMEDIO DEL GANADOR: 139,274 km/h.

ABANDONOS: No hubo abandonos en esta etapa.

SUFRIERON RECARGOS: 885, Glauco A. Vázquez, 1m20s.

En cualquier etapa del Gran Premio la ubicación para verla se busca en un lugar adecuado, donde se pueden establecer comparaciones de manejo y observar el comportamiento de los autos. Así, suele ser la zona del dique Los Molinos en la primera, la Pampa de Achala, en la segunda, las cuestas de Huaco y Miranda en la tercera, etc., etc. Pero en la sexta es casi una obligación moral estar en Pergamino. Porque la última etapa es algo muy diferente a todo lo anterior; ya sólo importa llegar y los kilómetros finales se realizan en una constante tensión, que espera el ruido extraño en algún mecanismo en el momento menos pensado. Por eso la solución sería organizar un Gran Premio de siete etapas para luego, con el único conocimiento de la comisión organizadora, decretarlo automáticamente terminado al finalizar la sexta etapa, así se corren las seis a pleno.

Pero divagaciones aparte, cuando se sale de La Falda se entra en la carrera más dura contra el reloj y los kilómetros, de los cuatro mil y pico que hacen el total del Gran Premio. Aunque la etapa en sí no es muy difícil, ya que el sinuoso de salida hasta pasar la zona del Dique es veloz y los tramos de tierra muy cortos, la general condición mecánica de los autos no era por cierto brillante al cabo de las cinco etapas precedentes y como en tres categorías las posiciones estaban prácticamente definidas, cabía esperar un andar relativamente pausado entre los punteros. Cabalén, que desde la tercera etapa en adelante salió siempre en primer lugar, se dispuso a cumplir en la sexta un plan que ya había anunciado en Catamarca. Cuidar en lo posible ni bien alcanzara el primer puesto por tiempo. Objetivo que logró entre Catamarca y Tucumán y que en consecuencia le permitía mantenerse expectante en los dos tramos finales, muy rápidos, donde la ventaja del Mustang es más evidente.

Todos perfectamente de acuerdo con la mejor política de Gran Premio que haya empleado Cabalén, pero aún así surgieron momentos de suspenso con algunas sucesivas detenciones del finalmente ganador, las que aparentemente no se debían a problemas de gomas, porque las paradas nunca excedían el minuto, y que hicieron suponer en algún infaltable problema de quién sabe qué proporciones. Sin embargo, todo era por causa de la correa del ventilador, que debía ser ajustada a cada rato y que fue el motivo principal de las consultas en el Parque Cerrado mientras se esperaba a todos los demás que lógicamente tardaron bastante más, dejando tiempo para que las radios, televisoras y demás se llevaran al pobre Cabalén de un lado a otro.

"Larry" y Scaramella también realizaron una carrera prudente, como indicaba la lógica, luego de cinco etapas excelentes por parte de cada uno. En cambio entre Bonamici, Gradassi y Ruesch la cautela y el cuidado fue algo completamente desconocido, pues la diferencia horaria al salir de La Falda era ínfima. Por supuesto, partieron todos como endiablados produciendo, consecuentemente, lo más interesante de la etapa final, como que definía el Gran Premio. Paradójicamente, pese a que los tres autos fueron sometidos a un castigo constante en lo que suele ser la etapa más difícil para los exigidos, ninguno de los tres claudicó y las diferencias fueron cambiando sin pausa en la forma más lógica que podía suponerse. O sea, Gradassi aprovechó el pedazo montañoso para escaparse, manejando como los dioses. Tenía que descontar cuanto fuera posible, considerando que la velocidad máxima final de los 1093 es superior a la del Auto Union y que aquéllos la harían prevalecer en las rectas asfaltadas de la ruta 8. Exactamente, eso ocurrió y Bonamici descontó progresivamente los segundos acumulados por Gradassi y acreditó en su favor los escasos dos minutos y segundos que le dieron su primer Gran Premio al correcto piloto de Alta Gracia que realizó toda una estupenda carrera. Que es tanto mejor cuanto menor sea la diferencia que lo separa del segundo. Aunque en el Gran Premio dos minutos es una diferencia escasa, Gradassi no paró en toda la etapa y el auto le respondió a las mil maravillas, pero el resultado final no le permitía estar muy satisfecho. Ruesch culminó en el tercer puesto una serie de dificultades en todo el Gran Premio, pero al menos su Renault-Berta llegó, que es lo que vale aunque Copello gane la primera por escándalo.

José Migliore y Osvaldo Rolf Juchet llegaron en tandem a Pergamino para terminar 2º y 3º respectivamente en el GP 1966. El segundo puesto de Migliore, detrás del Mustang, esta vez fue indiscutible; Juchet, —impecable conducción— lo perdió por problemas mecánicos.

GRAN PREMIO

"Larry" y Scaramella llegaron con toda tranquilidad, aun cuando tuvieron leves preocupaciones. El Fiat 1500 pistonaba en ciertos momentos y pararon para atrasarlo un poco, mientras Scaramella, que tenía el menor apuro del mundo, arribó en directa, con la caja rota. El segundo de la C, Alfonso Marín, pasó las de Caín en la última etapa para terminar una de las carreras mejor hechas de todos los que llegaron a Pergamino. Al largar, no más, en Cosquín, se cortaron las dos varillas de las válvulas del tercer cilindro. En Alta Gracia una goma y a sólo 8 km de Pergamino el diferencial lo preocuparon suficientemente. Pero llegó. Un aplauso.

El piloto del Pedelaborde Team, Aguerre Reyss, ganó la última etapa en un alza constante y recorría eufórico el Parque Cerrado, contrastando con Rodríguez Canedo, quien tuvo que viajar desde el Dique con el tren trasero atado con alambre.

Mucho más tarde llegaron los de la A encabezados por "Espartaco", quien llegó envuelto en aceite después de cargar 17 litros en 12 paradas. Scaramella y tres Isard completaron la etapa en esos cinco primeros puestos.

Un Gran Premio más quedó atrás y comienza la discusión para el próximo. Pero el indiscutible triunfo de Cabalén actualiza el problema más urgente que debe resolver la comisión del ACA: crear la categoría 1600-2000 cm³. Así vendrían los extranjeros y el Gran Premio sería finalmente internacional.

X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Automóvil Club Argentino.- 29/X/66

SEXTA ETAPA: LA FALDA - PERGAMINO - 744,8 KM.

CLASIFICACION

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	6h49m59s8
2º	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupe	6h52m53s8
3º	34	Núñez, Félix F.	Isard 700	7h 5m38s6
4º	32	Delgado, Aldo F.	Isard 700	7h13m 9s4
5º	10	García, Plácido N.	Isard 700	7h18m52s4
6º	210	Iglesias, Héctor	De Carlo Coupé	7h24m58s4
7º	38	Moisés, Jorge A.	Isard 700	7h41m12s4
8º	22	Maggi, Jorge Alberto	De Carlo Limousine	7h42m30s4
9º	92	Riviari, Alberto R.	De Carlo Limousine	8h34m22s4
10º	86	Rossi, Julio Rolando	De Carlo Coupé	9h23m50s
11º	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	10h 8m
12º	68	Terrizzano, Jorge A.	Citroën 2 CV	10h34m30s

PROMEDIO DEL GANADOR: 108,996 km/h.

ABANDONARON: 80, Carlos Ferrea; 90, Juan de Dios González; 104, Jorge A. Dellegrazzie.

CLASE B (más de 700 a 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	332	Bonamici, Danilo	Renault 1093	5h23m44s
2º	312	Gradassi, Héctor L.	Auto-Union	5h32m40s8
3º	436	Ruesch, Carlos	Renault 1093	5h35m24s6
4º	337	Rodríguez, Oscar	Saab 96 Sport	5h47m56s2
5º	421	"Grey Rock"	Austin Cooper	5h49m52s4
6º	437	Bianchi, José María	Saab 96 Sport	5h55m31s6
7º	318	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	6h12m29s
8º	320	Pernas, José Luis	Renault 1093	6h17m40s6
9º	390	Bafelipo, Félix	Renault 1093	6h20m23s4
10º	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	6h26m 9s8
11º	370	Lhomy, Delfor	Auto Union	7h10m 3s8
12º	440	Varela, Neldo G.	Auto Union	7h21m55s
13º	345	Vivo, Enrique	Lancia Appia III	8h32m18s4

PROMEDIO DEL GANADOR: 138,039 km/h.

ABANDONARON: 358, Dovidio Calcagno; 418, Juan R. Falchi; 406, Enrique Zunino.

CLASE C (de 1.151 a 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	704	Aguerre Reyes, José María	Fiat 1500	5h25m27s2
2º	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500 C	5h26m42s
3º	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	5h31m20s2
4º	746	Concaro, Juan Pablo	Fiat 1500 C	5h31m30s4
5º	660	Di Nezio, Angel Esteban	Fiat 1500	5h36m29s2
6º	718	Kesen, Selim	Fiat 1500	5h37m20s2
7º	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	5h39m23s8
8º	546	Ninona, Héctor	Fiat 1500 C	5h40m26s8
9º	744	Doiera, Eduardo José	Fiat 1500	5h41m13s4
10º	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500 C	5h43m34s2
11º	674	"Larry"	Fiat 1500 C	5h45m14s8
12º	558	Cacopardo, Jorge Mario	Fiat 1500	5h46m 4s4
13º	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	5h46m20s4
14º	582	Estebánez, Marcelino N.	Fiat 1500 C	5h47m 4s8
15º	706	Coldwell, Oliver James	Fiat 1500	5h54m52s2
16º	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	5h59m31s8
17º	634	Sanzón, Roberto Guillermo	Fiat 1500 C	6h 38s4
18º	576	Fernández, Héctor Osvaldo	Fiat 1500	6h 1m 6s
19º	610	Iribarne, Rai Héctor	Peugeot 403	6h 3m12s2
20º	534	"El Gitano"	Peugeot 403	6h 6m56s8
21º	714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500 C	6h 8m35s6
22º	696	Pachelo, Roberto Luis	Fiat 1500	6h43m26s8
23º	612	Riera, Diego Luis	Isard 1204 TS	7h 6m19s8
24º	614	Parvis, David Jorge	Peugeot 403	7h 9m30s6

PROMEDIO DEL GANADOR: 137,310 km/h.

ABANDONARON: 570, Francisco S. Bonamico; 584, Gonzalo Araujo; 644, Antonio Saccomano; 668, Carlos J. Martín; 702, Esteban Fernandino (h); 733, Juan Stessel.

CLASE D (más de 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang 64	4h49m35s6
2º	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	5h 9m38s6
3º	826	Castro, Antonio	Chevrolet Super 66	5h12m15s6
4º	888	Castañón, Norberto Daniel	Peugeot 404	5h14m43s2
5º	874	Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404	5h15m32s6
6º	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	5h19m48s2
7º	852	Migliore, José	Peugeot 404	5h20m 2s4
8º	924	Médici, Antonio	Chevrolet Super 66	5h22m 3s
9º	848	"El Puma"	Peugeot 404	5h29m14s6
10º	814	Lacava, Arturo	Valiant III	5h33m10s2
11º	918	Sales, Arturo José	Peugeot 404	5h33m33s
12º	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	5h36m56s2
13º	810	"Los Corsas"	Peugeot 404	5h54m51s4
14º	858	Pugliese, Alberto	Chevrolet 400	5h54m57s2
15º	930	Grigouli, César René	Peugeot 404	5h57m55s6
16º	906	Nudelman, Saúl Mario	Peugeot 404	6h24m29s6
17º	885	Vázquez, Glauco A.	Studebaker Lark	6h40m39s6
18º	830	Mujica, Marcos Martín	Peugeot 404	6h41m44s
19º	918	Huerta, Laureano Alberto	Valiant II	7h21m42s6
20º	922	Nathan, Jungen M.	Peugeot 404	7h31m56s4

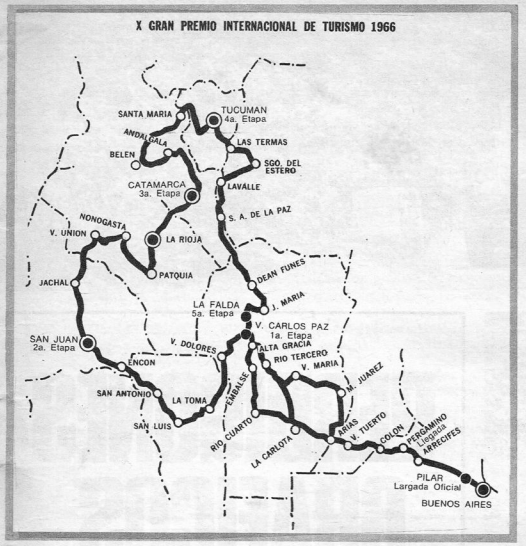
PROMEDIO DEL GANADOR: 154,313 km/h.

ABANDONARON: 819, Juan J. Blaquier; 912, "Rendal-Aguirre"; 920, "Bieleta-Galanti".

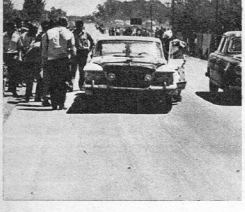
Llega a Pilar algo retrasado en la etapa, pero conservando cómodamente el cuarto puesto en la general el tucumano Antonio Médici. Su Chevrolet Super 1966 fue el mejor colocado de la marca.

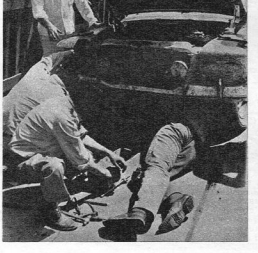
Oscar Rodríguez clasificó 9º un SAAB; Enrique Vivo colocó 8º el otro dos tiempos sueco en una carrera más irregular pero con parciales más destacados. Poca suerte para los uruguayos en 1966.

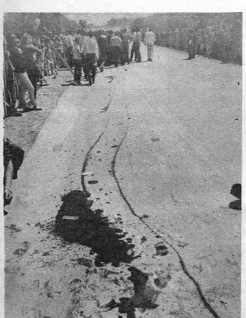
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

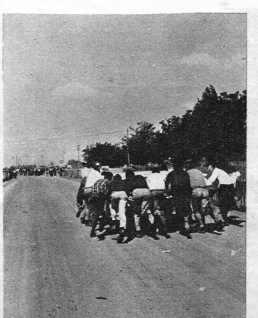


Historia para ser contada: el Valiant II de Laureano Huerta vuela una biela y clava el motor unos metros antes de la largada, ¡después de 4.200 km! El piloto fume dentro del auto, los parientes lloran y los amigos trabajan en el suelo tratando de destrabar y eliminar un cilindro. Finalmente sale "tras la huella del dolor" y poco después un millón de voluntarios los empuja hasta el Parque Cerrado.









X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Automóvil Club Argentino - 29/X/66

Pilar - Pergamino: 4.212,6 kms

CLASIFICACION GENERAL FINAL

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupe	43h26m33s6
2º	32	Delgado, Aldo F.	Isard 700	46h29m14s4
3º	210	Iglesias, Héctor	De Carlo Coupé	47h20m14s4
4º	34	Núñez, Félix F.	Isard 700	47h50m27s6
5º	180	"Espartaco"	De Carlo Coupé	48h 6m53s6
6º	38	Moisés, Jorge A.	Isard 700	52h 6m15s4
7º	22	Maggi, Jorge Alberto	De Carlo Limousine	52h15m48s4
8º	86	Rossi, Julio Rolando	De Carlo Coupé	53h37m12s
9º	10	García, Plácido N.	Isard 700	54h 5m 6s4
10º	92	Riviére, Alberto R.	De Carlo Limousine	56h16m23s4
11º	94	Teruelo, Oscar	Isard 700	58h56m47s
12º	68	Terrizzano, Jorge A.	Citroën 2 CV	62h45m35s

PROMEDIO DEL GANADOR: 96.969 km/h.

CLASE B (más de 700 a 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	332	Bonamicci, Danilo	Renault 1093	37h46m 9s
2º	312	Gradassi, Héctor L.	Auto-Union	37h48m47s8
3º	436	Ruesch, Carlos	Renault 1093	37h51m32s6
4º	434	Peña, Osvaldo	Renault 1093	41h46m 6s8
5º	318	Visintini, Rosmualdo	Auto Union	42h38m17s
6º	437	Bianchi, José María	Saab 96 Sport	42h43m29s6
7º	421	"Grey Rock"	Austin Cooper	44h27m15s4
8º	345	Vivo, Enrique	Lancia Appia III	44h40m11s4
9º	337	Rodríguez, Oscar	Saab 96 Sport	54h 5m18s2
10º	390	Pasiflippo, Félix	Renault 1093	45h52m17s2
11º	320	Pernas, José Luis	Renault 1093	46h24m29s6
12º	440	Varela, Neldo G.	Auto Union	46h53m11s
13º	370	Lhomy, Delfor	Auto Union	47h37m17s

PROMEDIO DEL GANADOR: 111,533 km/h.

CLASE C (de 1.151 a 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	674	"Larry"	Fiat 1500 C	36h 4m 7s6
2º	652	Marín, Alfonso	Fiat 1500 C	36h33m53s2
3º	700	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	36h46m39s8
4º	546	Ninona, Héctor	Fiat 1500 C	38h 5m 1s8
5º	660	Di Nezio, Angel Esteban	Fiat 1500	38h27m12s2
6º	654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500	38h30m35s8
7º	714	Estumada, Jorge	Fiat 1500 C	38h54m37s6
8º	718	Kesen, Selim	Fiat 1500	39h50m13s2
9º	632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	39h55m19s2
10º	582	Estébanez, Marcelino N.	Fiat 1500 C	40h 4m 5s8
11º	614	Parvis, David Jorge	Peugeot 403	40h 6m25s6
12º	558	Cacopardo, Jorge Mario	Fiat 1500	40h10m40s4
13º	504	Franco, Mauricio	Fiat 1500	40h25m12s4
14º	744	Dolera, Eduardo José	Fiat 1500	40h30m34s4
15º	534	"El Gitano"	Peugeot 403	40h42m19s8
16º	704	Aguerre Reyes, José María	Fiat 1500	40h52m22s2
17º	634	Sansón, Roberto Guillermo	Fiat 1500 C	41h13m39s4
18º	746	Concaro, Juan Pablo	Fiat 1500 C	41h46m33s4
19º	706	Coldwell, Oliver James	Fiat 1500	42h46m 22s2
20º	610	Iribarne, Raúl Héctor	Peugeot 403	42h52 m52s2
21º	656	Baudrix, Diego	Fiat 1500 C	42h58m 6s2
22º	696	Pachelo, Roberto Luis	Fiat 1500	43h25m45s8
23º	576	Fernández, Héctor Osvaldo	Fiat 1500	45h52m 7s
24º	612	Riera, Diego Luis	Isard 1204 TS	48h18m49s8

PROMEDIO DEL GANADOR: 116,783 km/h.

CLASE D (más de 1.600 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo
1º	863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang 64	33h43m22s6
2º	852	Migliore, José	Peugeot 404	34h27m53s6
3º	874	Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404	34h53m40s6
4º	924	Médici, Antonio	Chevrolet Super 66	36h19m 8s
5º	826	Castro, Antonio	Chevrolet Super 66	36h55m 6s2
6º	888	Castañón, Norberto Daniel	Peugeot 404	36h45m16s2
7º	862	Musteros, Carlos	Peugeot 404	37h12m 2
8º	842	Suárez, Domingo	Peugeot 404	37h23m38s2
9º	918	Sales, Arturo José	Peugeot 404	38h55m48s
10º	930	Grigoli, César René	Peugeot 404	40h 10s8
11º	848	"El Puma"	Peugeot 404	40h 45s6
12º	814	Lacava, Arturo	Valiant III	40h57m 7s2
13º	830	Mujica, Marcos Martín	Peugeot 404	41h14m50s
14º	900	Boubée, Máximo	Peugeot 404	41h18m39s6
15º	906	Nudelman, Saúl Mario	Peugeot 404	42h 2m19s6
16º	810	"Los Corsas"	Peugeot 404	42h 4m22s4
17º	858	Pugliese, Alberto	Chevrolet 400	43h16m 3s2
18º	885	Vázquez, Glauco A.	Studebaker Lark	44h25m 6
19º	918	Huerta, Laureano Alberto	Valiant II	45h58m44s6
20º	922	Nathan, Jungen M.	Peugeot 404	47h55m45s4

PROMEDIO DEL GANADOR: 124,918 km/h.

Hay gente que se aburre durante todo el año y aguanta a los chicos que gritan, los cobradores que reclaman y las protestas de la señora. Pero alguna vez al año se consiguen un brazalete —el del Automóvil Club de Pergamino, como en el ejemplo de la fotografía— y gritan, ofenden, alientan a la policía a que haga lo que no debe hacer, molestan. Pero gente como ésta, hace falta, aunque más no sea para realzar la calidad, la determinación y la educación de un Comisario Deportivo como don Mauricio Gallo, responsable del Parque Cerrado en Pergamino.

PERDIGONES GRAFICOS

Migliore anduvo siempre, junto a Juchet, a ritmo de ganador. Cuando el platense se demoró por problemas mecánicos, Migliore pasó al frente. Solo el Mustang era inalcanzable.

Al bajar la Quebrada de Tafí, "Larry" sigue ganando para Maldonado la guerra entre concesionarios y se convierte —gracias a los premios otrecidos por Fiat— en el hombre que más dinero haya obtenido en un GP.

Los Chevrolet tuvieron actuaciones parciales destacadas, pero poco a poco se fueron retrasando. Antonio Castro llevó el suyo con sorprendente seguridad por las rutas del interior.

Vuelta a la derecha, vuelta a la izquierda, el cuidado 810 de "Los Corsas" avanza en el bosque tropical a ritmo de zamba. Mártire y Lustig demuestran una vieja teoría: un automóvil prácticamente standard es excelente solución para quien sólo quiera dar la vuelta y vivir al GP desde adentro.

El marplatense Alfonso Marín, especialista rutero, también colecciona Fiat de premio. En la materia GP, aprobado con sobresaliente.

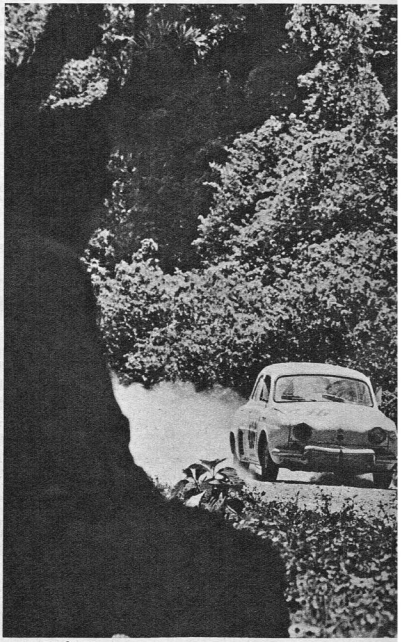
http://lasrevistadematero.wordpress.com

Gradassi no necesitaba este GP para consagrarse, pero quizá sí para mostrar que uno de los mejores pilotos argentinos puede ser también uno de los más brillantes especialistas del GP. Córdoba sigue siendo la Capital del Turismo.

El Mustang de Cabalen baja con decisión por los caminos tucumanos, elaborando una pequeña ventaja sobre Migliore, que lo coloca finalmente en el primer puesto de la clasificación general. El Cabalén de este año no tiene nada que ver con el desaforado que el año pasado trituraba diferenciales. Muchas veces le pegamos; ahora corresponde aplaudirlo.

Simca do Brasil: una esperanza perdida, una experiencia ganada. Este, el que llegó más lejos, lo condujo Humberto Evangelista. Los esperamos en 1967.

Peleando siempre entre los primeros, Norberto Castañón siempre fue el 404 mejor colocado detrás de los del equipo oficial conducidos por Juchet y Migliore. Veterano del GP, fiel de Peugeot, Castañón es un nombre para recordar.



Con escasa diferencia Ruesch, Gradassi y Bonamicci pelearon todo el GP como si fuera una carrera de circuito. Recién al final de la quinta etapa Ruesch perdió el primer puesto en la general ¡por un segundo!

El "protegido" de CORSA, Daniel M. Arnoldt, a pesar de su escasa edad hizo una de las carreras más duras que mostró este GP. Clasificado entre vigésimoprimero y sexto, estaba sin embargo cuarto en la general, al terminar la cuarta etapa. Lamentablemente problemas mecánicos lo relegaron en la quinta. Aquí lo pasa Miguel A. Galluzzi.

Tres cordobeses peleando metro a metro el primer puesto de la 8. De Ruesch y Gradassi no podía esperarse otra cosa, pero Danilo Bonamici fue la gran revelación.

ANECDOTARIO

Notable lo de Larry hasta la cuarta etapa y una larga detención en la quinta. O sea muy similiar a lo del año pasado aunque en aquella oportunidad la parada fue decisiva para el piloto de Maldonado.

Pero Larry, que incursionara fugazmente en Turismo Carretera, además de con el 1500 del equipo Maldonado, tiene ya en vista un auto con más potencia en el pedal derecho. Se trata nada menos que del futuro Rambler Torino Pininfarina que será presentado en competencia formando un equipo oficial para Turismo Carretera en el cual entraría Larry. Sin duda un excelente miembro para integrar un equipo.

Oscar Cabalén entró en La Falda realizando los sucesivos rebajes para ayudar al frenado que denunciaban la comodidad con que venía actuando. Y entró al parque cerrado tocando insistentemente la particular bocina de su Mustang que aunque no es una "II sorpasso", tiene un sonido bastante particular que la caracteriza fácilmente. Por tal razón nunca falta alguien en los parques cerrados que le pide al "califa" que haga sonar nuevamente la bocina. De todas maneras es inexacta la versión que aseguraba que un fotógrafo quería registrar el sonido de la misma sacándole una foto.

En el Gran Premio suele ser común que los que vienen atrás viajan más fuerte o se cuiden menos que los que pasaron en los primeros puestos, porque tratan de recuperar el tiempo perdido. Y si es bastante lógico que nadie se detenga por no matar a un perro que se cruza en el camino, resulta más lógico todavía que no lo haga un retrasado que viene a todo trapo. Sin embargo, eso es lo que vimos hacer al piloto del Renault nº 418, Juan Falchi llegando ya a Tucumán. En ese tramo final de asfalto que une Acheral con Tucumán, cuando habían pasado casi todos los autos, todo se reducía a esperar el paso de los rezagados para habilitar nuevamente la ruta. Un auto más devorando los últimos kilómetros no era novedad y el Renault 418 que venía "a todo pedal" se encontró intempestivamente con un perro cruzando la ruta. Realizó entonces una fuerte frenada mientras el "mejor amigo" llegaba tranquilamente al otro costado del camino.

Falchi perdió algunos segundos pero su actitud los valía y más.

Dos presencias sumamente interesantes en nuestra prueba máxima. La de directivos de Renault de Francia y la de sus similares de Ford de Alemania. Ambas con proyección a futuras intervenciones en el Gran Premio.

Pero más interesante todavía fue lo que dijo Herr Emil Brezing, uno de los integrantes de la "Ecurie Ford" que estudia el Gran Premio. (Lo de Ecurie Ford —escudería Ford— es porque así reza en sus camperas uniformes.)

El simpático Herr Brezing nos explicó los motivos de su presencia, y comentó las posibilidades de venir el año que viene al Gran Premio con un equipo de Taunus 20 M. Pero estableció tres condiciones principales que determinarán la decisión final. En orden de importancia las situó de la siguiente manera: 1º: que los altos ejecutivos de Alemania aprueben la mentada intervención. 2º: debe existir, por supuesto, la Clase 1600 a 2000 cm³, posición que siempre sostuvimos desde Parabrisas y CORSA, porque es la categoría más atractiva para el grupo fuerte europeo. 3º: necesitan, aunque sea aproximadamente, que se mantenga la misma ruta, o sea por los caminos del Norte que ellos recorrieron este año.

Como se ve sólo la primera condición corresponde en cierta medida a los altos niveles de origen. Lo demás es consecuencia directa de la lamentable política que viene arrastrando la comisión de carreras del ACA; porque la categoría hasta dos litros puede ser el gran "boom" para el gran premio, internacionalmente hablando y porque sigue siendo insensato hacer correr autos de 1600 ó 1800 cm³ con otros de cinco litros o eventualmente más.

En cuanto al tercer punto, insistimos en la necesidad de planificar con la necesaria antelación para que la DIA incluya nuestra competencia en el Calendario Internacional. Como están las cosas nadie sabe por dónde se correrá el Gran Premio el año que viene y probablemente ni la comisión de carreras lo sepa.

Si con todo esto hay todavía equipos extranjeros que piensan intervenir, podemos deducir el inmenso atractivo de una carrera que, en nuestra opinión, sigue siendo la más interesante de la Argentina, aun tal como está.

Un problema bastante particular es el de Hugo Sala, el mejor de los representantes del Peugeot 403 desde que Alberto Gómez dejara ese modelo. Sucede que el hombre de Lobos tiene una propuesta para correr con el equipo oficial Peugeot o de correr al menos un 404 cedido por fábrica, pero Sala es, en Lobos, concesionario Ford, lo que impide en cierta forma las actuaciones oficiales o semioficiales.

De cualquier manera Sala nos confirmó que este Gran Premio es la última carrera que corre con el 403 y que incluso estuvo cerca de intervenir con un 404 en forma particular.

Pero por cierto que el 403 de Sala —seudónimo "El Gitano"— viaja estupendamente aunque sea un auto ya superado para competir.

José Migliore fue el segundo en arribar al parque cerrado en La Falda, al termino de la quinta etapa. Se desabrochó el cinturón, se quitó el casco, guardó las cosas y luego se ajustó alrededor de la cintura una campera que le tapara una portentosa rotura en los fondillos del pantalón, situación que todos, con el mismo Migliore, festejaban graciosamente. Con esporádicos lamentos por el retraso de Juchet.

En ningún lugar, en todo el recorrido del Gran Premio, se corrieron tantas versiones falsas como en Catamarca, donde las mentiras estuvieron a la orden del día. Pero hubo dos que fueron directamente desopilantes. Sobre todo la relacionada con Oscar Cabalén, que sucedió de la siguiente forma: En la sala del hotel Ancasti en Catamarca comenzó a circular insistentemente el anuncio que Cabalén había sufrido un ataque cardíaco. De inmediato todo fue consultas entre los periodistas, oficiosos informantes locales, etc., y tras ubicar dónde se hospedaba el conductor del Mustang, una delegación de periodistas que más bien parecía una manifestación (vamos, no exageremos) invadió el hotel encontrando a un sanísimo Cabalén que descansaba tranquilamente y que se sorprendió más que nadie al saber la noticia de su ataque. Además ese día se comentaba que en el parque cerrado se estaba quemando el Mustang, cosa totalmente inexacta porque si bien el auto de Cabalén es color naranja fuerte y esa mañana el sol apretaba con todo, no es cierto que el auto estaba al rojo blanco.

Por otra parte como en la etapa a Catamarca abandonó Ballbée con el famoso BMW 1300 (¡qué auto!), en la llegada se tejieron numerosos comentarios sobre la causa de la deserción. Uno de ellos aseguraba que se debía a sustracción —a propósito— del tapón del cárter, cosa que luego se comprobó era completamente falsa.

Otro aspecto interesante que surgió de la recorrida de los alemanes de Ford Werke es la conversación que sostuvieron con el representante de Daher-Boge que siguió el GP.

El Taunus de competición, como todo producto europeo que se precie, utiliza en amortiguación los afamadísimos elementos tubulares de marca Koni que se fabrican, precisamente, en Alemania. Y dicha conversación giró sobre la posibilidad que Daher-Boge fabricara, con las especificaciones de la fábrica original, una determinada cantidad de amortiguadores para utilizarlos en los Taunus que vendrían al Gran Premio. En esa forma el equipo técnico de Daher-Boge que habitualmente sale a la ruta con el GP podría atenderlos con todo conocimiento y suplir los necesarios. Existe también la ventaja que la fábrica madre Boge está radicada en Alemania, por lo que los correspondientes contactos se pueden realizar directamente.

No hay duda que con el esfuerzo de todos el GP llegará a ser realmente internacional con todas las ventajas que ello trae. Lo de Daher-Boge, aun cuando es todavía muy rudimentario, lo demuestra perfectamente.

Darse la piña en el GP y en toda carrera es uno de los riesgos bastante posibles al cual está expuesto el piloto y su acompañante desde el momento en que se anotan en una competencia.

Pero romper el auto en un choque después de haber terminado la carrera es, lógicamente, mucho más triste. Por eso se justificaba en Tucumán el casi llanto de Jorge Dambolena, que chocó con su 403 nº 688, en el trayecto entre la llegada y el parque cerrado, con una inconsciente camioneta que se cruzó en la calle de acceso al parque cerrado.

Todo el esfuerzo de cuatro etapas echado por la borda por culpa de un absurdo accidente callejero.

Un agradecimiento de CORSA corresponde a los talleres y a la concesionaria Renault en Tucumán, Buffo Hnos., que realizó un rapidísimo y eficiente trabajo en la aguantadora Renoleta con que viajó CORSA. La amable colaboración merece ser destacada, especialmente cuando idéntica aten-

El cordobés Arturo Sales es amigo del eficiente equipo radial de Deporte Motor y es también entusiasta amigo de CORSA. Hizo una carrera regular, terminando noveno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ción e *idéntica hospitalidad* brindaron al vehículo utilizado por Parabrisas en el GP de 1965.

SE BUSCA. Al propietario de un Ford Falcon con chapa de Buenos Aires, color verde claro, que a la media tarde se dedicaba a correr carreras alrededor de la plaza central de Santiago del Estero y que cobró su ansiado trofeo volcando al Renault 4 L de CORSA, huyendo luego muy caballerosamente.

Un equipo que aparentemente se disuelve luego de este Gran Premio es el de Fiat Sergi cuya suerte nunca fue muy brillante pese a los esfuerzos realizados. Lo que sí es concreto y seguro es que Francisco Mayorga no piensa seguir corriendo en Sergi ni en ningún equipo sino que lo hará en forma particular aunque no sabe todavía si preparará un Fiat 1500 cupé o introduce directamente un auto importado. Podría ser un Alfa Giulia GTA.

La breve estadía en La Falda también permitió husmear cosas interesantes relacionadas con el crédito local Juan Pedro García que abandonó en la primera etapa pero que sigue en el candelero. Ahora por virtud de su posible paso a las filas del TC, donde piensa incursionar con el novísimo Rambler Torino PF mientras el tradicional Renault 1093 seguirá en carrera en las manos del hijo de Don Pedro.

Gastón Perkins siguió todo el Gran Premio con un Renault R8 de 1300 cm³ de prueba de la casa francesa. Es la versión standard de dicho modelo pero que incorpora de todas maneras soluciones directamente de competición tales como cinco marchas, dos carburadores Solex dobles y frenos de disco en las cuatro ruedas. Sin embargo manifiesta Perkins que es bastante difícil de manejar porque tiene quizás demasiada potencia y velocidad para la carrocería que posee. En velocidad anda con tranquilidad en los 180 km/h lo que por cierto es bastante.

Por su parte, también Perkins fue motivo de conjeturas por causa de un pequeño accidente que tuvo en el camino de la cuarta etapa, el día antes de correrse la misma. El asunto se magnificó y se habló de una piña espectacular y cosas por el estilo.

Sin embargo, todo terminó con un guardabarros abollado.

Una más de Bressano: Después de abandonar en la tercer etapa, llegó remolcado hasta Catamarca con su compinche Figueras y dijo: "Para no dejar sentado el presidente de este abandono, el año próximo tomaremos todas las recaudaciones del caso".

De la cantidad industrial de autos que lanzó al Gran Premio el equipo Fiat-Sergi, sólo uno logró cubrir el recorrido completo, el de Rodolfo D'Apice, ya que en la última etapa abandonó Antonio Saccomano. La causa del abandono de don Antonio es realmente increíble. Cuando estaba a la altura de Río Tercero el cardán del Fiat se zafó y se introdujo en el habitáculo de la máquina luego de hacer un hermoso boquete en el piso. Saccomano sólo sufrió una herida cortante en la pierna izquierda además del disgusto de quedarse en el último tramo de la prueba.

En la quinta etapa Concaro se quedó con el diferencial hecho trizas. Ya estaba por abandonar, cuando apareció "la samaritana" Germán Pesca con su Fiat 1500 Nº 600 que había quedado fuera de carrera en la segunda etapa, y le cedió el de su máquina. Así Concaro pudo arribar a La Falda, último en su categoría, pero llegó.

Otra de Concaro. Luego de haber subsanado algunos inconvenientes, en la sexta etapa salió con la idea de arrasar con todo y ganar el tramo final. Todo iba perfecto hasta que en un paso a nivel un tren carguero le cortó la inspiración y lo hizo esperar siete minutos. Y por si esto fuera poco, kilómetros más adelante se le voló el capot. Por supuesto que lo que más lamentaba el "grueso" Jean Paul, además del halago del triunfo fue el Fiat 800 que se le escapó de las manos, aunque lo ganó su coequipier José María Aguerre Reyes, también del equipo de Pedelaborde.

La última del equipo Sergi. En Catamarca parece que Mario Marcar "Muleto" se cansó del Gran Premio y sin previo aviso retiró el auto del parque cerrado y se volvió a Buenos Aires. La mayoría buscó una explicación por tan extraña determinación pero nadie encontró una respuesta lógica. Quizás la gente del equipo Sergi pueda.

Lo más triste del Gran Premio fue lo ocurrido en la última etapa al Valiant II de Laureano Huerta, al que faltando pocos metros para arribar se le engranó el motor, quedando detenido a 20 metros de la línea de llegada. Familiares y amigos lloraban desconsoladamente mientras piloto y copiloto trataban de sacar la biela del descalabro. Por fin se pudo clasificar.

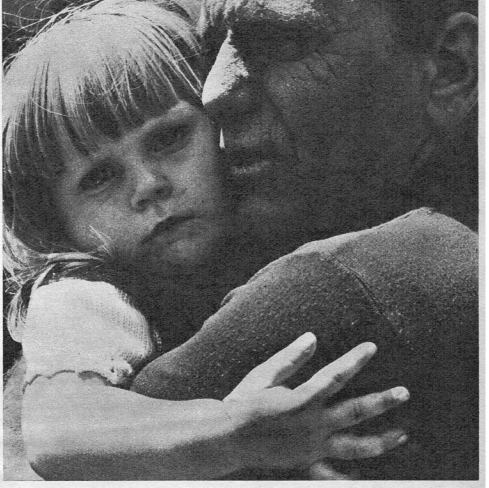
Glauco Vázquez, el rosarino que corrió el Studebaker Lark V8, uno de los autos que fuera del equipo que vino en 1962, corrió la última etapa con una de las tapas de cilindros rajada pero pese a ello logró llegar a Pergamino con evidentes fallas.

Hacía tres años que un Isard 700 no ganaba una etapa en forma reglamentaria, ya que Paillot en 1964 ganó etapas y el Gran Premio pero fue descalificado. Este año Aldo Fernando Delgado con el auto ex-Paillot logró el triunfo absoluto en la quinta etapa y logró clasificarse segundo en la general. Realmente muy buena le performance de este muchacho de Olivos y también la de su coequipier Félix Núñez que entró cuarto. No tuvo la misma suerte el otro compañero, Diego Riera (Isard 1204 TS) quien aunque clasificó su máquina entró último en la categoría perseguido por innumerables problemas.

LOS AMIGOS DE CORSA

Veinticuatro automóviles partieron de Pilar luciendo la inscripción de CORSA; ocho de ellos llegaron a Pergamino. Los más destacados en la clasificación final fueron Antonio Médici y Héctor Ninona, ambos cuartos en sus respectivas categorías. Destacamos también la actuación de Alberto Taruselli que ganó la primera etapa e iba primero cuando abandonó y del arrecifense "Espartaco", ganador de la última etapa. Agradecidos a todos. La nómina completa de ellos y sus actuaciones en el décimo GP:

Nº	*Piloto*	*Copiloto*	*Marca*	*Posición final*
22	Maggi, Jorge A.	Figueras, Rodolfo	De Carlo	Séptimo
28	Mayr, Antonio J.	Tortorelli, Aldo P.	Isard 700	Ab. en la 3ª
38	Moisés, Jorge A.	Ciancio, Oscar	Isard 700	Sexto
56	Roda, Ramón I.	Lema, Enrique A.	Isard 700	Ab. en la 1ª
78	Morganti, Jorge O.	Pando, Angel A.	De Carlo Coupé	Ab. en la 2ª
116	Bressano, Norberto	Figueras, Carlos	Isard 700	Ab. en la 3ª
126	Elliot, Ricardo	Ibáñez, Juan	De Carlo Coupé	Ab. en la 1ª
136	Taruselli, Alberto	Garavaglia, E. L.	De Carlo Coupé	Ab. en la 2ª
153	Repetto, Carlos A.	Rosales, Vicente	NSU SP	Ab. en la 3ª
180	"Espartaco"	Marillet, Luis A.	De Carlo Coupé	Quinto
316	Tannure, Abel E.	Parra, Angel	Renault 1093	Ab. en la 4ª
348	Di Berardino, Héctor	Rao, Antonino	Renault 1093	Ab. en la 2ª
533	"Pitty Block"	Fonseca, Rodolfo	Cortina Lotus	Ab. en la 1ª
546	Ninona, Héctor	Cadierno, Velardo	Fiat 1500 C	Cuarto
554	Arnoldt, Daniel M.	Colasanto, Mario	Fiat 1500 C	Ab. en la 5ª
586	Conti, Osvaldo	Boscacci, Pocho	Fiat 1500	Ab. en la 1ª
598	"Bocho Colloca"	Lobatto, Reynaldo J.	Fiat 1500	Ab. en la 2ª
617	Boschi, Edgardo	Papini, Rubén A.	Morris-Cooper S8	Ab. en la 2ª
632	Carranza, Ricardo	Gospodnetich, Mateo	Fiat 1500 C	Noveno
650	Scarsini, Julio C.	Raffellini, Mario F.	Fiat 1500	Ab. en la 2ª
666	Pascual, Oscar A.	Deslarmes, Jorge	Fiat 1500	Ab. en la 1ª
810	Lustig, Roberto	Mártire, Guillermo	Peugeot 404	Decimosexto
918	Sales, Antonio J.	Estévez, Miguel A.	Peugeot 404	Noveno
924	Medici, Antonio	Berral, Antonio	Chevrolet Super	Cuarto



A Héctor Ninona, como a la mayoría, le cuesta reencontrarse con la realidad de todos los días, después de once días de carrera.
Como en otros GP que corriera con Isard, supo estar siempre cerca de los primeros y llevó el nombre de CORSA hasta el cuarto puesto en la final.

GRAN PREMIO

Fiat Maldonado ganó la carrera de concesionarios con el automóvil conducido por Alberto Rodríguez Larreta, un piloto cuya experiencia se remonta hasta el primer GP, en 1957, donde ganó con un Peugeot 403. Con idéntico automóvil ganó en 1959 y en su tercer triunfo no permitió a ningún competidor acercarse a su Fiat 1500 C. Ganó las primeras cuatro etapas y elaboró una ventaja que le permitió andar despacio y reparar con comodidad en las dos últimas.

LOS GANADORES

Una sonrisa de encendida alegría baja de una cupé De Carlo blanca. En un instante la cubren micrófonos, cámaras fotográficas y preguntas; Rogelio Scaramella tiene una sola respuesta: "Me gustaría que el Gran Premio se corriera por lo menos dos veces por año". —¿Para ganarlo dos veces? "No, simplemente porque me gusta mucho". Este es el mismo Scaramella y la misma cupé que llegaran impecables al triunfo, igual que ahora, en 1964 y 1965.

Oscar Cabalén —otro cordobés— se compró un Mustang en 1965 y lo rompió. Estuvo un año pensando y en 1966 con el mismo auto, se dedicó a ganar la que fue quizá la mejor carrera de su vida. Algunos se sienten molestos por el triunfo de un automóvil de gran cilindrada. Pero la culpa no la tiene Cabalén, porque ni siquiera puede discutirse su innegable calidad conductiva.

Danilo Bonamici firma su triunfo en el GP 1966. Pero todavía no lo sabe y seguirá mirando cronómetros hasta que lleguen sus coterráneos Gradassi y Ruesch. La mejor ayuda para el cordobés de Alta Gracia fue el reloj, la segunda, un velocímetro Renault 1093. Bonamici salió de Pilar decidido a ganar el GP y a demostrar que Córdoba es una fuente inagotable de conductores de calidad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

674

MOTOS EN EL AUTODROMO

por JULIO PEREZ BALBI

Con una internacionalidad escasa, ya que contaba con solamente cuatro pilotos uruguayos inscriptos, y rodadas que estuvieron a la orden del día, se desarrolló en el Autódromo el Primer Premio Primavera.

La primera competencia fue la reservada para "Ias 50", internacional y standard, que no deparó mayores emociones, ya que Raúl Ubieta monopolizó la competencia nuevamente, a pesar de haber viajado "a medio puño" según propias declaraciones.

Lo que despertó mayor interés en esta clase, fue la Suzuky del uruguayo Martínez Agresta a la que fallas en la batería provocaron un encendido defectuoso y no le permitieron demostrar su mayor potencia. Segundo resultó ser Saorín quien últimamente tenía la costumbre de ser cuarto, y tercero "Poly".

Alberto Gómez se encargó de la 100 cm, desde el vamos. Su Tehuelche le posibilitó un triunfo relativamente seguro ya que tuvo bien controlado a Radelico. En esta competencia ocurrió la primera rodada de la tarde; protagonista: Roberto Médici, por culpa de un embrague que no funcionó y un tercer puesto que se veía muy cerca...

La clase 125 cm resultó muy interesante. Primera razón: la Bultaco del uruguayo Eglis Sagrera. Este modelo del cual sólo se fabricaron 180 unidades, fue traído de España no hace mucho tiempo y debutó en el Uruguay, abandonando a las pocas vueltas. La refrigeración es por agua y tiene seis relaciones de caja a las que el motor entrega algo así como 27 CV, siete más que nuestras RK. Segunda razón: Alfredo Diéguez. Con una RK y sin mayores antecedentes, obtuvo un notable segundo puesto, después de haber realizado una estupenda largada y mantener estoicamente el primer puesto ante el asedio del campeón Aldo Caldarella.

Ya por la quinta vuelta, con Caldarella en el liderazgo, Arnáiz rompía el motor y comenzaba una nueva lucha por el tercer puesto ya vacante entre Gómez y el uruguayo Sagrera. Todo terminó para la Clase cuando al cabo de 20 vueltas le bajaban la bandera a Caldarella, seguido por el exitoso Diéguez y Juan Carlos Fernández.

La Clase 175 cm, a excepción de la actuación del tucumano Camilo Ferrone (Ducati), no demostró nada nuevo. La escapada de Arnáiz al comienzo, que finalizó con una rodada en la "viborita", era perfectamente controlada por el vencedor a la sazón, Caldarella. Ferrone demostró que en el interior del país se hace motociclismo del bueno y alcanzó con su Ducati un merecido tercer puesto. Alberto Far ganó la clase standard, con la clavícula rota y todo.

Los sidecars cerraron la jornada, logrando el triunfo uno de los clásicos binomios familiares; esta vez el de los hermanos Fava.

ASOCIACION CORREDORES DE MOTOCICLETAS

PRIMER PREMIO PRIMAVERA

Autódromo Municipal — Circuito Nº 5 — 30/X/66

CLASE 50 cm³ - F. I

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	28	Ubieta, Raúl	Itom	15m15s4	10
2º	52	Saorín, José	Itom	15m35s	10
3º	178	"Poly"	Suzuky ...	16m03s	10

PROMEDIO: 83,600 km/h.

CLASE 100 cm³ - F. I

1º	116	Gómez, Alberto	Tehuelche .	16m18s	12
2º	66	Redelico, Domingo ..	Zanella RK	16m30s	12
3º	33	Belverino, José	Tehuelche .	16m52s	12

PROMEDIO: 105,430 km/h.

CLASE 125 cm³ - F. I

1º	4	Caldarella, Aldo	Zanella RK	24m52s	20
2º	37	Diéguez, Alfredo	Zanella RK	24m59s	20
3º	31	Fernández, Juan C. ..	Zanella RK	25m10s	20

PROMEDIO: km/h.

CLASE 175 cm³ - F. I

1º	4	Caldarella, Aldo	Zanella RK	24m36s	20
2º	2	Vivacqua, Armando ..	Zanella RK	24m40s	20
3º	3	Ferrone, Camilo	Ducati ...	25m00s	20

PROMEDIO: 105,700 km/h.

SIDECARS 500 cm³ - F. I

1º	13	Fava, J.-Fava, R.	Norton ...	15m40s2	10
2º	2	Pomesano-Cuaremba .	Norton ...	15m58s	10
3º	61	Rodríguez-Agusti ...	Triumph ..	16m00s	10

PROMEDIO: 100,500 km/h.

RIO CUARTO MN

En el coqueto autódromo de Río IV, rugieron los bombarderos pesados de la Categoría Mecánica Nacional, intercalados con una alegre escuadrilla de cazas de apoyo. Fórmula 1, y Fórmula 4 bajo la misma tarde, como si fueran dos siglos que se dan la mano. En una palabra, para todos los gustos.

El piloto local Domingo Di Santo, una vez ganador de las 500 Millas Argentinas, fue el hombre más aplaudido de la sesión, después de ganar la final con 3 segundos y siete décimas de ventaja sobre el mendocino Héctor Sanmartino. En las series se impusieron José Varisco con la unidad de Montalenti y Campetelli y Víctor Risatti, mientras que Vicente Cipollati consiguió el derecho de intervenir en la carrera grande venciendo en el repechaje. Detrás de Di Santo y Sanmartino, se clasificaron Oscar Almeida, Felipe Lehmann y Vicente Cipollati.

Corrieron los ex-minis y... ¿Hace falta decir que ganó Kissling? Por lo visto sigue siendo el propietario de la máquina más veloz y aplicando a conciencia sus dotes de piloto fino, fino como solo puede ser alguien que proviene del motociclismo. Segundo fue el beatnik Eduardo Bucci, seguido por Carlos Andreatta, Jorge Guerrero y Roberto Galluzzi. Enhorabuena.

IV PREMIO FORMULA UNO

Automóvil Club Río Cuarto - Autodromo Ciudad de Río Cuarto - 30/X/66

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Di Santo, Domingo	Chevrolet Super	35m33s	30
2º	4	Sanmartino, Héctor	Chevrolet Apache	35m36s7	30
3º		Almeida, Oscar		35m46s6	30
4º	45	Lehmann, Felipe	Chevrolet Apache	35m40s3	29
5º	5	Cipolatti, Vicente	Chevrolet Apache	36m58s	29

PROMEDIO DEL GANADOR: 121,646 km/h.

MECANICA NACIONAL FORMULA CUATRO

1º	52	Kissling, Jorge	Crespi-BMW	18m14s5	15
2º	22	Bucci, Eduardo	Crespi-BMW	18m35s5	15
3º	6	Andreatta, Carlos	Crespi-BMW	19m03s1	15
4º	1	Guerrero, Jorge	Crespi-BMW	18m27s7	14
5º	18	Galluzzi, Roberto	Crespi-Fiat	18m28s1	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 117,333 km/h.

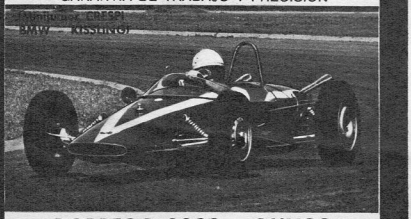
TALLER DE RECTIFICACIONES RIVELLI Y KISSLING

ESPECIALIDAD EN

DE CARLO 700 CITROEN 2CV ISARD

MICROCUPES Y MOTOS

GARANTIA DE TRABAJO Y PRECISION



DORREGO 2030 - OLIVOS

Tel. 791-2722

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

STUDIO UNO
NUEVO CICLO '66
Este año con la conducción estelar de SANDRA MILO ★ ORNELLA VANONI ★ RITA PAVONE ★ LELIO LUTAZZI. Y como artistas invitados: MONICA VITTI ★ NANCY SINATRA ★ ALAIN BARRIERE ★ JOHNNY HALLYDAY ★ GIGLIOLA CINQUETTI ★ MILVA ★ ROMINA POWER ★ BARRIE CHASE ★ FRED BONGUSTO ★ THE SWINGLE SINGERS ★ CATERINA CASELLI ★ GINO PAOLI ★ MICHELE ★ LES DOUBLE SIX y 100 figuras más!!!! Orquesta: BRUNO CANFORA - Ballet: HERMES PAN
LUNES 22.00
TELEONCE
11

MEXICO

FIN DEL AÑO UNO

El primer año de la nueva fórmula de tres litros consagró campeones a Brabham y a su automóvil. Surtees ganó para Cooper y Maserati la última carrera del año

"Todo ha sido grande hoy", declaraba sudoroso aunque sonriente John Surtees hace diez días, al ganar el Grand Prix de México, mientras se dedicaba a besar a la estrella cinematográfica azteca Rosa María Vázquez (¡cuando no!) y a la reina de la Asociación de Carreras de México, Margarita del Castillo.

Para Surtees todas sus actuaciones son "a lo grande", pero no acapara todo. En México supo resistir a la acción del sensacional Honda de Ginther y al Campeón Mundial Brabham y finalmente para él fueron las glorias del fin de la temporada: su victoria le significó el subcampeonato mundial y le entregó el homenaje de un triunfo a Maserati y Cooper, dos firmas que no lo paladearon por mucho tiempo.

Hubo varios hechos en el Autódromo de la Ciudad Deportiva de Magdalena-Mixhuca que dan la imagen de cómo caminan actualmente los automóviles de Fórmula Uno con sus motores de tres litros de cilindrada. Ocho automóviles superaron el récord de vuelta que estableciera el año pasado Jim Clark en los entrenamientos; si bien el doble de cilindrada parecería debilitar el hecho, lo cierto es que ocurre por primera vez en un circuito de relativamente bajo promedio; por otra parte no olvidemos que los actuales Fórmula Uno tienen tres problemas bastante definidos en comparación con los bólidos de un año atrás: mayor peso, mayor área frontal y dificultades en la transmisión de toda la potencia disponible que habían hecho muy difícil superar los récords en muchas carreras disputadas durante el presente año. Los automóviles que bajaron el récord fueron Cooper-Maserati V 12, Brabham-Repco V 8, Lotus-BRM H 16, Lotus-Climax V 8, American Eagle-Weslake V 12 y Honda V 12.

Richie Ginther largó en punta, lo que ya es bastante para un auto que apenas ha corrido tres carreras como el Honda V 12. Así se mantuvo durante una vuelta hasta que Brabham se apoderó de la delantera mientras que Surtees iba quinto. Para demostrar lo que camina el Cooper-Maserati V-12 a Surtees le bastó con desplazar a Brabham en solo cuatro vueltas.

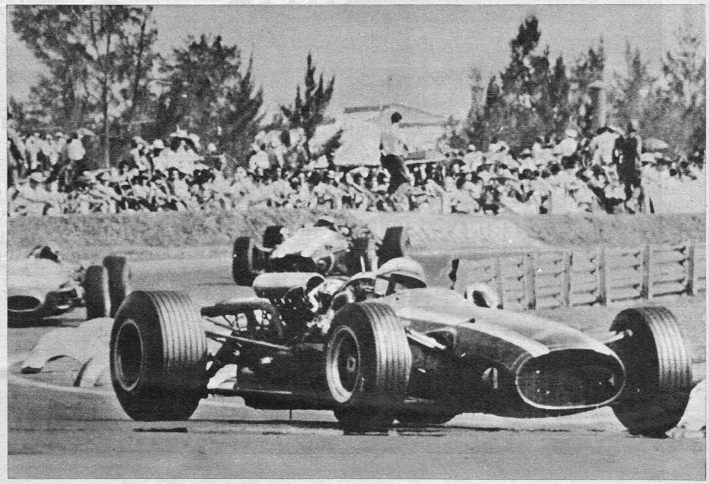
Hulme, Ginther y Rodríguez anduvieron varias veces trenzados en procura del tercer lugar. Al quedarse Rodríguez por fallas mecánicas decayeron los ánimos de los ciento veinticinco mil espectadores que habían visto realizar una excelente carrera a su compatriota, en un automóvil que otorgaba un litro de cilindrada de ventaja. Allí comenzó una desesperada lucha de Ginther por dar alcance a Hulme, pero si bien Hulme ganó el reto por poco más de tres segundos, el apuro sirvió para demostrar lo que anda el Honda: obtuvo el récord de vuelta.

Haciendo un resumen de la actividad 1966 en F.1 encontramos varias sorpresas. Brabham se clasifica campeón mundial por tercera vez cuando ya muchos no esperaban del viejo Jack tal demostración de poderío. A su lado trabajó una de las revelaciones que a menudo ofrece Nueva Zelandia, Denis Hulme, quién el año próximo pasará a la American Eagle, el equipo de Dan Gurney. Y de paso seguimos hablando de neocelandeses. Chris Amon dejaría a su compatriota Mc Laren para concretar una jugosa oferta llamada Ferrari. Sus veintitrés años son la mejor carta de presentación del último ganador de Le Mans.

La mayor revelación de 1966 fue el austríaco Jochen Rindt quien al comando de un Cooper-Maserati logró el tercer puesto en el campeonato y se dio el gusto de despreciar una oferta de Ferrari para ingresar en su equipo el año que viene. Bob Anderson continuó tirando libras esterlinas de su bolsillo con tal de darse el gusto y de paso tuvo una destacada actuación en Monza. Arundell estuvo muy flojo este año, una destacada actuación en Monza. Arundell estuvo muy flojo este año, después de volver a las pistas tras un año de inactividad desde su recordado accidente en tierra francesa. Chapman ya ha pensado en sustituirlo para el año próximo: Piers Courage y Jacky Ickx son sus objetivos, quienes también estarán en el equipo Lotus de Fórmula Dos, desde 1967 con tope de cilindrada de 1600 cm³. Bondurant, Bonnier, Spence y Siffert no pasaron de un plano discreto corriendo para escuderías particulares. Parkes y Scarfiotti le brindaron las mejores alegrías a Ferrari pero solo en un par de carreras. Scarfiotti hizo una actuación realmente buena si se tiene en cuenta que solo actuó en dos carreras: abandonó en Alemania y ganó en Italia. Ligier y John Taylor tuvieron una destacada actuación al clasificarse en tres competencias, pero ambos se accidentaron en Nürburgring falleciendo John Taylor en el único accidente fatal en Fórmula Uno, desde la muerte de Carel Godin de Beaufort.

Los tiempos realizados durante el año no alcanzaron los valores que prometían en comparación a los del año anterior con los automóviles de litro y medio. Esto es debido a tres causas fundamentales. Primero: el factor peso de gran influencia en la frenada y la tenida. Mientras en la otra Fórmula los automóviles tenían 400 kg, ahora el Brabham-Repco —que es el menos pesado— llega a los 540 kg mientras que el Lotus-BRM H 16 pesa 590 kg y el Cooper- Maserati 610 kg.

Segundo: no es posible disponer de los 400 CV que erogan los motores actuales, a través de las dos cubiertas traseras. Se harán finalmente necesarios sistemas de trans-



A poco de comenzar la carrera, John Surtees toma la punta perseguido por Jack Brabham y Jochen Rindt. La lucha entre el Cooper-Maserati y el Brabham del Campeón Mundial duró toda la carrera, para terminar con el triunfo del primero.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

misión en las cuatro ruedas o motores de diferentes cilindradas que propulsarán adelante y atrás (Maserati tuvo en algún tiempo la idea de colocar un motor trasero de 1700 cm^3 y uno delantero de 1.300 cm^3, cada cual transmitiendo la potencia a las ruedas traseras y delanteras respectivamente y por separado).

Tercero: la aerodinámica no es tan eficiente. Los motores más anchos, más largos, los neumáticos más anchos, los tanques de más capacidad aumentaron el área frontal de los automóviles de Fórmula. Para los vehículos de un litro y medio la superficie frontal media oscilaba en 0,59 m^2 incluyendo los neumáticos, mientras que para los actuales Fórmula Uno orilla los 0,71 m^2.

El panorama para el año próximo se presenta bastante promisorio, en sus aspectos técnicos y agonísticos. Brabham-Repco salió campeón dominando y está todo dicho.

Ferrari ganó el Grand Prix de Italia con el nuevo motor de treinta y seis válvulas y allí terminó su actuación en 1966, quedando los italianos con la apreciable seguridad de poseer un auto ganador para el año próximo. Por su parte el Cooper-Maserati ganó en México como demostración de que ya ha empezado a andar fuerte, a pesar de que se habla de un divorcio entre ambas firmas. El motor BRM H16 ganó su primera carrera destrozando todos los pronósticos de los incrédulos. El Honda V 12 y el American Eagle-Weslake V 12 demostraron caminar mucho y bien. Cosworth sigue abocado en la preparación del V 12 para Ford que será insertado en el chasis Lotus de la escudería oficial. Como vemos todos en situación de pelear en igualdad de condiciones. Sudáfrica el próximo 2 de enero, sara el comienzo de Temporada 1967.

Para los Fórmula Uno 1966, la función ha terminado.

POSICIONES FINALES
CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Brabham, Jack	42
2º	Surtees, John	28
3º	Rindt, Jochen	22
4º	Hulme, Denis	18
5º	Hill, Graham	17
6º	Clark, Jim	16
7º	Stewart, Jackie	14
8º	Bandini, Lorenzo	12
8º	Parkes, Mike	12
10º	Scarfiotti, Ludovico	9
11º	Ginther, Richie	5
12º	Gurney, Dan	4
12º	Spence, Mike	4
14º	Bondurant, Bob	3
14º	McLaren, Bruce	3
14º	Siffert, Joseph	3
17º	Anderson, Bob	1
17º	Arundell, Peter	1
17º	Bonnier Joaquim	1
17º	Taylor, John	1

COPA DE CONSTRUCTORES

1º	Brabham-Repco	42
2º	Ferrari	31
3º	Cooper-Maserati	30
4º	BRM	22
5º	Lotus-BRM	13
6º	Lotus-Climax	7
7º	Honda	3
8º	American Eagle-Climax	2
8º	American Eagle-Weslake	2
8º	McLaren-Ford	2
11º	Brabham-BRM	1
11º	Brabham-Climax	1
11º	McLaren-Serenissima	1

V GRAND PRIX DE MEXICO
Magdalena - Mixhuca - 23/X/66 - 325 km
CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	7	Surtees, John	G. Bretaña	Cooper-Maserati V12	2h06m05s34	65
2º	5	Brabham, Jack	Australia	Brabham-Repco V8	2h06m43s22	65
3º	6	Hulme, Denis	N. Zelandia	Brabham-Repco V8	2h06m43s47	64
4º	12	Ginther, Richie	E. Unidos	Honda V12	2h06m47s26	64
5º	15	Gurney, Dan	E. Unidos	Eagle-Weslake V12	2h08m03s15	64
6º	22	Bonnier, Joaquim	Suecia	Cooper-Maserati V12	2h07m52s50	63
7º	2	Arundell, Peter	G. Bretaña	Lotus-BRM H16	2h08m29s01	61
8º	14	Bucknum, Ronnie	E. Unidos	Honda V12	2h07m58s96	60
9º	11	Rodríguez, P.	México	Lotus-BRM V8	1h37m00s	49

PROMEDIO DEL GANADOR: 154,042 km/h.

RECORD DE VUELTA: Richie Ginther en la sexagésima y en la sexagésimosegunda: 1m53s75, a un promedio de 158,241 km/h.

ABANDONARON: 1, Jim Clark (GB), Lotus-BRM H16; 3, Graham Hill (GB), BRM H16; 4, Jackie Stewart (GB), BRM H16; 8, Jochen Rindt (Aus.), Cooper-Maserati V12; 10, Mike Spence (GB), Lotus-BRM V8; 16, Bob Bondurant (EU), American Eagle-Weslake V12; 17, Bruce McLaren (NZ), McLaren-Ford; 19, Moisés Solana (Méx), Cooper-Maserati V12; 20, Innes Ireland (Irl), BRM V8; 21, Joseph Siffert (Sz), Cooper-Maserati V12.

GUIA CORSA
REALIZACION EDDIE PUBLICITARIA 32-1424/7989
MECANICA - SERVICE - REPUESTOS - ACCESORIOS

"EL NEGRO"
SILENCIADORES
CAÑOS DE ESCAPE
Rojas 2246
Tel. 58-5585 Cap.

WARNES MICROCOUPES
Línea completa de Repuestos y Accesorios legítimos para
PEUGEOT - NSU
DE CARLO e ISARD
Fabricantes de Capot y Guardabarros De Carlo e Isard
PALIQUE 482, Capital
entre Warnes y Parral
TEL. 55-3845

PRECISION en INSTRUMENTAL
casa Nu-Ve
Limpiaparabrisas - Velocímetros
Cuenta vueltas - Marcadores temperatura - Manómetro de aceite
Calefactores - Encendedores - Tableros tipo competición - Auto radio.
ENVIOS AL INTERIOR
AVELLANEDA 1770 TE. 66-3152

DINOS S.R.L.
Prinz
Le más completa organización de Buenos Aires para la atención integral de su NSU Prinz
MECANICA altamente especializada
Chapa - Pintura
Cerrajería - Electricidad
REPUESTOS: La línea completa tanto en original alemán como de fabricación nacional
Venta y colocación de AUTO TERCO
ENVIOS AL INTERIOR
ALSINA 2114/28
Tel. 47-1426, Bs. As.

REPUESTOS para CITROEN
MIGUEL DEVOTO e Hijos
FABRICA y VENTA
RIO de JANEIRO 781/793
Tel. 88-6145/7224
Bs. As.
Sucursal La Plata
Calle 60 Nº 1830 Tel. 59598

REPUESTOS Y ACCESORIOS
SIMCA
ARONDE - ARIANE - VDT.
PEUGEOT 403 - 404.
FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.
ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04
esquina Malabia
Tel. 72-4817 - Bs. As.

TERMINE CON LAS VIBRACIONES
No viaje sin BALANCEAR sus neumáticos
Estática y Dinámicamente
CASA SALA
Venta de neumáticos al más bajo precio. Correas, caños y accesorios.
CANNING 1676 - Tel. 72-4624
Distribuidores BATERIAS "DELCO" BUJIAS "AC"
GM GENERAL MOTORS ARGENTINA

TALLERES SCHMITZ S.R.L.
UNICO SERVICE
BOSCH
DESDE 1935
Reacondicionamos motores con garantía escrita
J. A. CABRERA 4366
TEL. 773-2866 Bs. As.

FIAT
Mecánica FIAT en general
PASTEUR 736
Altura Córdoba 2300
Frente a la Facultad
VENETA
AJUSTE DE MOTORES
Afinación, Puesta a Punto, Dínamos, Arranques, Dirección, Suspensión, Frenos y Balanceo.
EQUIPO DE COMPETICION
Los trabajos son realizados con la mayor Seriedad, Garantía y Rapidez. ATENDIDO POR SUS PROPIOS DUEÑOS. SE PREPARAN MOTORES DEPORTIVOS.

ARONDE VDT SIMCA
FELICITACIONES!
a los integrantes de la ESCUDERIA SIMCA
Que tuvieron destacado desempeño en el Gran Premio Internacional de Turismo 1966
E. BECERRA FANDIÑO e Hijos - Guise 2093 - Cap.

GESTORIA CONGRESO
Transferencias, patentamientos, bajas, devolución de chapas, libre prenda Capital y Provincia. Ejecuciones prendarias, secuestros, localizaciones. Inscripción de Prenda con y sin Nº de Acreedor
GESTIONES DIRECTAS EN TODO EL PAIS
Seriedad Rapidez Economía
RIVADAVIA 1575 - 2º piso
Tel. 37-0850

LAMBERT HNOS.
SERVICIO INTEGRAL DE ELECTRICIDAD Y CARBURACION DEL AUTOMOVIL
TRABAJOS GARANTIZADOS
Mecánica Ligera
HORARIO
Todos los días, incluso SABADOS y DOMINGOS de 8 a 24 hs.
ASAMBLEA 506 - 512
TEL. 921-4514

ATENCION
CASA DACAR
El centro del DISTRIBUIDOR EL CARBURADOR Y LA BOMBA DE NAFTA
Ofrece LEVAS CON DISEÑO ESPECIAL Y CARBURADORES WEBER HORIZONTALES PARA COMPETICION
Repuestos del encendido para coches Americanos y Europeos.
ENVIOS AL INTERIOR
FITZ ROY 71 - T. E. 54-8428
Suc. J. B. Justo 3088 - Bs. As.

LOS MECANICOS OLVIDADOS

por Stirling Moss exclusivo para CORSA

Desfilaba el ganador, John Surtees, con sus mecánicos, y la rubia miraba y aplaudía. Juntos, Surtees y los mecánicos recibían los vítores de los espectadores.

"¡Qué bueno que es John!", dijo emocionada la rubia. "¡Está compartiendo el triunfo con ellos!"

Suavemente, intenté explicarle que, después de todo, estaban todos en el mismo equipo.

"De acuerdo", me contestó. "Pero es John el que hace una hora que está arriesgándose, andando al límite..."

Yo no insistí. Por desgracia la mayoría de los aficionados a las carreras piensan lo mismo. Los mecánicos de autos de competición son la gente más incomprendida, peor paga, menos interpretada que yo conozco.

Son un poco como enfermeras, porque tienen un alto grado de ética, están dedicados por entero a su profesión, trabajan furiosamente y, sin embargo, saben perfectamente que nunca se harán ricos. Me acuerdo cuando logré persuadir a John Heath (jefe del equipo "Alta" de esa época) que le diera el diez por ciento a los "manyagrasa". Pasó en la década del 50, y para ese momento fue una revolución.

Claro, un mecánico puede perderle una carrera con un giro de la muñeca mientras trabaja de noche. Pero yo nunca supe que hicieran eso... salvo en las películas de Hollywood.

Para mí Alf Francis resume lo que es el mecánico de carreras. Alf nació en Polonia pero se naturalizó inglés. Es el mejor mecánico de autos deportivos que yo conozco. Temperamental a más no poder; si usted entraba en su box y decía algo que no le gustaba, las herramientas volaban por el aire y Alf se iba furioso del circuito para no volver. Para no volver por media hora, se entiende. Alf se iba furioso, fumaba un cigarrillo, tomaba un café, se serenaba y acto seguido renegaba de su renuncia verbal y recomenzaba el trabajo.

Las peleas que tuvimos Alf y yo fueron increíbles, pero aunque Alf me decía de todo, yo nunca vacilé en salir a correr con los autos preparados por él. ¡Y cómo vivía para su profesión! Yo siempre me tomé las cosas bastante en serio, pero Alf me ganaba.

Cuando estábamos los dos en H.W.M., que era un equipo bastante pobretón, Alf salía con el camión, que estaba a la miseria, llevando los autos de carrera, y después se iba a Monza o algún lugar así, manejando sin parar por encima de los Alpes o donde fuera. Sin parar mientras no se rompiera el camión, se entiende... ¡Y cómo se rompía!

Alf llegaba, descargaba los autos, y no era difícil que empezara *ipso facto* a desarmar alguno de los motores. A veces se pasaba dos días sin dormir, o tres con apenas algún par de horas de sueño, exhausto. De esa forma, yo siempre opiné que si Alf era temperamental, se había ganado el derecho de serlo.

Me hace acordar el cuento del hombre que era tan canalla, tan inescrupuloso —le robaba a los ciegos y pateaba a viejitas, y cosas así— que cuando murió nadie podía pensar nada bueno que decir en el entierro. Todos se quedaron mudos alrededor del cajón, pensando qué podían decir. Al final, uno dijo tímidamente: "Yo fui al colegio con él. Tenía una letra hermosa..."

Yo creo que el hombre que habló podría haber sido Alf.

Cuando habla mal de alguno, dice todo lo que tiene que decir. Incluso si hay alguna cosa buena, por menor que sea, la dice también.

Si vamos al equipo grande y superorganizado, tenemos que referirnos obligatoriamente a Mercedes. Empezaban por una base muy buena: tenían mecánicos de sobra, y eso es muy, muy importante. A la Targa Florio, por ejemplo, fuimos con tres autos y ¡cincuenta mecánicos! Además, había una brillante dirección a dos puntas, Neubauer como jefe de equipo y Uhlenhaut como jefe técnico.

Con Alfred Neubauer, usted no se equivocaba. Los que se equivocaban desaparecían.

Era una cosa increíble. Una vez corrí una Mercedes en Monza y una piedra rompió el parabrisas. Entonces el viento me daba en la cara y levantaba el casco haciendo presión de viento debajo de la visera. Me vi obligado a usar una mano para mantener el casco, de lo contrario creo que la presión me hubiera fracturado el cuello.

Tuve que decidirme a parar en los boxes. Ahora bien, Neubauer no sabía lo que había pasado, y evidentemente no pudo haber visto el parabrisas roto hasta que el coche mío estuviera a 30 ó 40 metros del box.

Y sin embargo en menos de 60 segundos estaba corriendo otra vez y con un parabrisas nuevo.

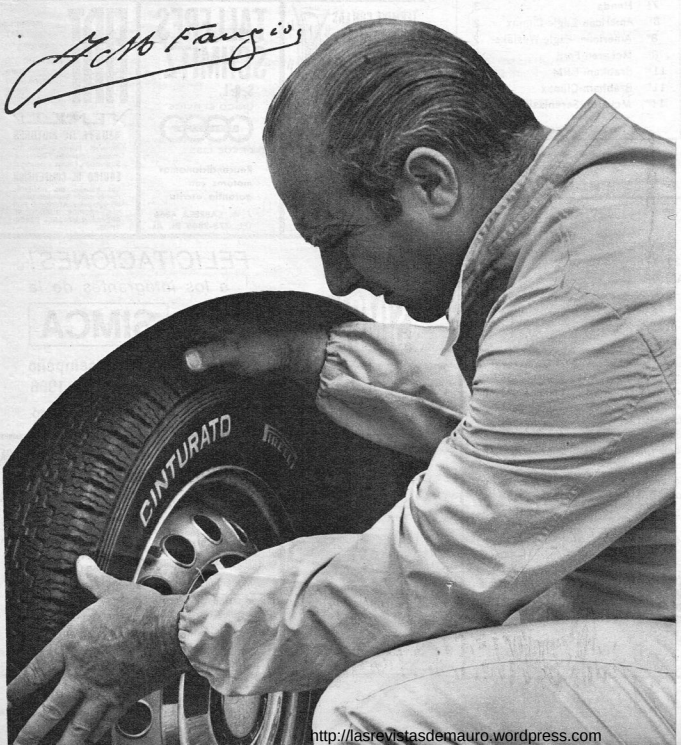
Bastante hazaña era tener un repuesto, ya que normalmente un parabrisas no se rompe nunca. Y no solamente tenía repuesto, sino que los mecánicos podían cambiarlo en menos de un minuto.

Otra vez en que debí mi victoria a un mecánico de primera línea fue en el Gran Premio de Monte Carlo de 1961. Un rato antes de largar me percaté de una rajadura en el chasis del coche. Para peor, la rajadura estaba al lado del tanque de nafta.

¿Problema? Ninguno. Con un soplete y unos trapos mojados, Alf arregló el desperfecto y cuando ya estaban los otros coches alineados, llegué yo. Y gané.

Así que si digo que los mecánicos merecen su parte de gloria, por algo es.

Cinturato
PIRELLI
Extraordinario



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ARECO

CUPEIRO JUSTITO

Con 9 segundos de ventaja y una goma que se le desinflaba, Cupeiro le ganó a Rubén Roux la dura batalla de San Antonio de Areco. Tercero llegó Casá y cuarto Araquistain. Emiliozzi rompió embrague, cuando parecía que se habían solucionado todos sus problemas

por PEDRO ANIBAL REVOREDO

fotos de JORGE DIAZ

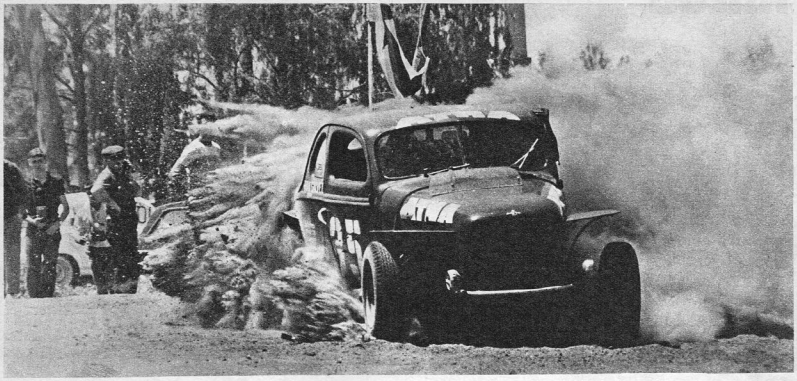
Rubén Roux sorprendió con la potencia de su motor. Dominó la carrera hasta que dos pinchaduras lo relegaran en el mismo momento que se quedaba sin frenos. Lástima porque había hecho méritos para el triunfo.

Los corredores estaban entusiasmados acerca del circuito y la competencia de San Antonio de Areco. Esa misma sensación era resumida en la opinión de que "después de Carlos Paz éste es el circuito más lindo". Por otra parte, la IV Vuelta de San Antonio de Areco reunió a todos los corredores de punta excepto Bordeu y brindó la emoción de una lucha que sólo se definió en el mismo instante de la bajada de bandera.

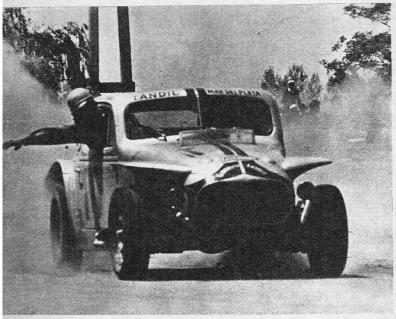
Cuando se detuvieron los cronómetros la diferencia a favor de Cupeiro alcanzaba a sólo nueve segundos y cuatro décimas, mucho menos tiempo del que había necesitado Roux para cambiar dos gomas, y cortar lejos en cada curva al quedarse sin frenos a partir de la quinta vuelta. Confirmando que el Chevy II estaba dispuesto a llegar, en el Parque Cerrado mostró su goma delantera derecha desinflada. Pero este reencuentro con la victoria tiene el sabor de haberse producido en un circuito donde el promedio fue relativamente bajo comparado con el de la generalidad de las competencias de TC. Sin embargo el Chevy II no hizo muestras de su velocidad en una recta de pavimento de veintiún kilómetros: una sola vez ganó ese tramo y fue cuando se adjudicó la sexta vuelta, aunque lejos de los mejores tiempos de la mañana. Quizás a ello se haya debido su triunfo final.

De acuerdo a la opinión general, los únicos que se quejaron del circuito fueron Cupeiro y Pairetti. Cupeiro alega que cuando uno gasta millones de pesos para hacer un automóvil de altas velocidades no puede ir para disponer sólo de una parte de la potencia a causa del polvo que se levanta. Por vía de su acompañante Duplán recibimos una queja contra un corredor que no los dejó pasar durante una vuelta, un hecho que se repitió en perjuicio de Casá y algún otro. Entre ellos el más disgustado fue Pairetti, convencido de que no se podía pasar a nadie.

Las pruebas de clasificación disputadas el sábado sirvieron para demostrar el alto grado de calidad en la conducción de Ruben Roux y la magnífica estabilidad de "La Negrita", que obtuvieron el mejor tiempo. Por otra parte, el reglamento fijaba en 45 el número máximo de participantes, entre 69 inscriptos. Muchos de ellos quedaron afuera el mismo sábado: Bordeu llegó una hora tarde al circuito con "la coloradita" totalmente íntegra, disimulando muy bien el accidente de Rafaela. Pero el entusiasmo que puso Toto Fangio durante la semana no tuvo su premio, pues Bordeu iría a sorteo al no llegar a tiempo a las pruebas de clasificación. Entonces Bordeu no largó por tener número alto. Algo similar le ocurrió a Anteo Pichetta, que para ablandar su nuevo motor recién rectificado se fue el sábado a Pergamino a ver la llegada del Gran Premio Internacional de Turismo. El auto andaba muy bien, según nos demostró cuando nos pasó en la curva de Todd, pero al llegar a Arrecifes lo vimos detenido tratando de reparar la cortina deslizable del sistema de inyección indirecta que se le había trabado. Pichetta llegó tarde y, como Bordeu, fue a sorteo. Sin embargo, Pichetta esperaba ansioso que a la mañana siguiente faltaran algunos autos a la cita y pudiera largar, pues en el sorteo le tocó su número favorito, el 69. Por su parte, "Bamse" sufrió un vuelco sin consecuencias



El espectáculo estuvo a cargo de Cottet. Entraba muy fuerte en las curvas, jugándose. Su auto no es estable. Problema: neumáticos; la solución muy pronto. Fue sexto luego de estar cuarto dos vueltas antes del final.



Araquistain logró un buen cuarto puesto con la máquina que fuera de Juan Oscar Facchini. El premio para una buena regularidad. En Tandil tendrá oportunidad de demostrar sus virtudes en sus pagos.

Manuel Mantinián anda fuerte. Resultó quinto con su viejo Chevrolet Apache. El hombre de Palermo ya tiene en vista una nueva máquina.

personales mientras realizaba las pruebas de clasificación. Habrá que reparar mucha chapa y el tren delantero completo. Pairetti rompió la placa del volante de embrague y fundió una bancada: diez personas tuvieron que trabajar en el automóvil hasta las seis y media de la madrugada, para terminar de repararlo.

LA CARRERA

Estuvimos en la tierra, a unos quince kilómetros antes de la llegada. Roux abría la ruta con la seguridad que le daba no tener nadie adelante. Luego llegó Malnatti bastante alejado y luciendo su nueva trompa aerodinámica diseñada y construida en Baufer en sólo dos días, a sugerencia de la gente de Kaiser. Los siguieron: Di Palma, Rienzi, Tarducci, Pairetti, Galluzzo, Casá, Mendilaguy, Emiliozzi, Araquistain (con la máquina que perteneciera a Juan Oscar Facchini) Fulco, Cupeiro y Luluaga. Entre éstos se iba a plantear la carrera. El motor de Luluaga pasó con fallas en baja, pero al tomar el pavimento hizo el mejor promedio del día, demostrando su gran velocidad máxima. Del resto, Gimeno andaba despacio: el motor apenas llegaba a las 4500 rev/min y no tenía frenos (problema que acusaron muchos); Tempone pasó una vez con su Chevrolet 400 y luego desapareció; Cottet entraba muy fuerte en las curvas pero evidenciando problemas de tenida que eran ocasionados por los neumáticos traseros poco aptos para su automóvil. Finalmente tuvo que parar dos veces para reponer los neumáticos inadecuados.

Roux era puntero al finalizar la primera vuelta con más de un minuto de ventaja sobre Di Palma, Rienzi, Tarducci, Pairetti y Cupeiro. Cuando volvió a pasar Roux en la segunda vuelta ya llevaba tres minutos de ventaja en el camino y empezaron a sucederse los abandonos. Mendilaguy anunció rotura del árbol de levas. Malnatti habría quemado junta de tapa de cilindros. Emiliozzi comenzó a reducir su marcha al quedarse sin embrague: abandonaría al llegar al control por segunda vez; Rienzi por un problema mecánicamente cercano: le trabó la caja de velocidades.

A todo esto Roux aumentó su ventaja sobre el segundo, ahora Tarducci, ya que Di Palma había abandonado al romper el cárter con una piedra. Atrás venían Pairetti, Casá, Faustino, Cupeiro y Fulco. Roux se detiene para cambiar un neumático y Pairetti gana la tercera vuelta y pasa al frente en la clasificación con Roux, Tarducci, Casá y Cupeiro atrás. Pero la alegría le duraría poco al arrecifeño, que se tendría que detener junto con Casá porque un tren cruzó el camino, y luego abandonaría al sentir vibraciones en el motor. Roux volvía a tomar la delantera en tiempo (en el camino la ocupó de punta a punta). Casá ya había tomado ritmo y era segundo, tercero Cupeiro y cuarto Faustino.

En la quinta vuelta continúa Roux al frente con Cupeiro segundo y Casá tercero, ya que no le entraban los cambios, le hervía el motor y se quedó sin frenos. Fulco ya estaba cuarto y Cottet, en gran actuación, quinto. Para entonces ya se había retrasado Tarducci con problemas en el motor.

Roux se detiene a cambiar su segundo neumático y ya comienzan a fallar los frenos. Según él, "las dos últimas vueltas fueron **el sacrificio**". Cupeiro se colocó en la delantera por tiempo y ahora el segundo es Casá, "y separado por escasos segundos" [illegible] posibilidad del triunfo y gana la última vuelta. Por nueve segundos no se le da. Pero sus lágrimas de emoción en el Parque Cerrado fueron justificadas. Muy bien por Roux.

Casá con su tercer puesto se perdió la oportunidad de alejarse lo suficiente en el campeonato. De haber ganado se podría haber alejado de manera que obligaría a Bordeu a salir tercero y no le daría chance de ganar el del Chevrolet y que saliera segundo Casá. Claro que estas especulaciones se pueden variar con los resultados de las dos últimas carreras, Mercedes y Tandil. A todo esto su navegante Travers da su opinión: "Los puntos que necesitamos los vamos a obtener en el Gran Premio".

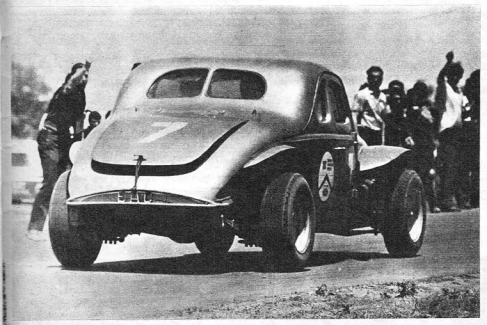
Cuarto resultó Araquistain en carrera regularizada. Manuel Mantinián continúa llegando con su Chevrolet Apache mientras espera la renovación: quinto. Sexto Cottet que caminó muy fuerte. Luego Tarducci con sus problemas mecánicos. Octavo un debutante, Merino, representante de San Isidro y de la agencia Cohelo de San Fernando.

En cuanto a los pilotos locales el más destacado fue Pazzaglia, que como muchos se quedó sin frenos, primero, y luego sin embrague. Mahado abandonó apenas después de dar una vuelta.

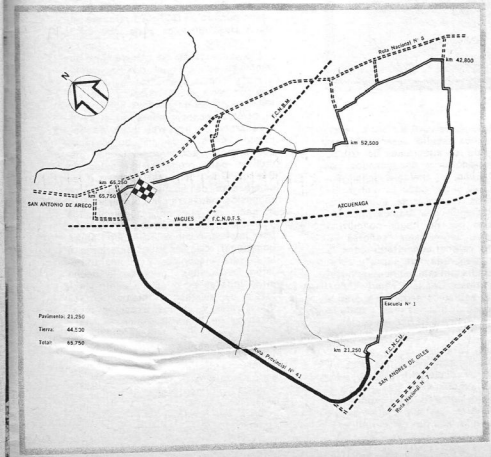
En Mercedes continuará la lucha por los puntos para el campeonato. Volvemos en siete días. ¡Hasta entonces!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Chevy quebró la racha que ya alcanzaba a 28 semanas, exactamente igual que la edad de CORSA. Había sido en General Pico. En Areco ganó, pero sin utilizar la velocidad disponible. En las pruebas de clasificación el motor no tiraba nada. El Chevy sigue en el escalón más alto, pero pronto se modificará. Esta fue su antepenúltima competencia. Le faltan Mercedes y Tandil. No estará presente en el Gran Premio.



Casá continúa al frente del campeonato, pero no suma puntos. Esta vez tuvo muchos problemas: frenos, caja y temperatura.



IV VUELTA DE SAN ANTONIO DE ARECO

CLASIFICACION

SAN ANTONIO DE ARECO AUTOMOVIL CLUB — 30/X/66 — 526 km

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	19	Cupeiro, Jorge	Chevy II Super	3h20m21s4	8
2º	1	Roux, Rubén	Chevrolet Super	3h20m31s2	8
3º	7	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h22m45s	8
4º	14	Araquistain, Dionisio	Chevrolet Super	3h30m15s	8
5º	20	Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	3h30m22s8	8
6º	35	Cottet, Raúl	Ford F-100	3h31m01s8	8
7º	5	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	3h41m41s6	8
8º	41	Melino, A.	Ford	3h12m38s	7
9º	45	Bengoechea, M.	Chevrolet Super	3h19m48s8	7
10º	42	de Dios, Julio	Chevrolet Apache	3h20m47s8	7
11º	23	Pazaglia, Héctor	Ford 59 AB	3h20m48s4	7
12º	8	Faustino, Julio R.	Chevrolet Super	3h22m10s	7
13º	46	Grimoldi, Jorge	Ford 59 AB	3h23m44s	7
14º	24	Gimeno, Hugo	De Soto Slant Six	3h25m41s	7
15º	38	González, Santiago	Ford F-100	3h30m00s	7
16º	47	Fofano, Rogelio	Ford 59 AB	3h18m40s6	6

PROMEDIO DEL GANADOR: 157,519 km/h.

RECORD DE VUELTA: Pairetti en la tercera, empleó 23m19s6 a un promedio de 169,121 km/h.

NO LARGARON: 17, "Bamse"; 34, Antonio Del Vitto; 37, Ricardo Sauze.

ABANDONARON: 2, César Malnatti; 3, Angel Teodoro Rienzi; 4, Luis Di Palma; 6, Carlos Pairetti; 9, Vicente Galluzzo; 10, Carlos Menditeguy; 11, Carmelo Galbato; 12, Dante Emiliozzi; 13, Félix Luluaga; 15, Alberto Beguerie; 16, Rubén Fulco; 18, Juan Rubén Machado; 21, Armando José Ríos; 22, Eduardo Matías; 25, Cesáreo Castaño; 26, Gerardo Gritti; 27, Antonio Tempone; 28, Antonio Cámara; 29, Remo Gamalero; 30, Miguel Bahillo; 31, Eloy González; 32, Fermín Maseratesi; 33, Humberto Dana; 36, Felipe D'Alesio; 39, Nello Marsilli; 40, Luis A. Ferraris; 43, Norberto Polinori; 44, Adrián Villegas; 48, Marcial Feijoo.

LOS MEJORES DE CADA VUELTA

Primera vuelta: 1º Roux, 23m26s2 a un promedio de 168,301 km/h; 2º Di Palma, 24m39s1; 3º Rienzi, 24m53s4; 4º Pairetti, 25m06s2.

Segunda vuelta: 1º Roux, 23m22s1 a un promedio de 167,610 km/h; 2º Tarducci, 24m40s2; 3º Pairetti, 24m54s2; 4º Casá, 25m00s2.

Tercera vuelta: 1º Pairetti, 23m19s3 (récord) a un promedio de 169,921 km/h; 2º Faustino, 25m20s3; 3º Roux, 26m28s1; 4º Cupeiro, 26m52s4.

Cuarta vuelta: 1º Casá, 24m41s2 a un promedio de 159,781 km/h; 2º Faustino, 24m53s2; 3º Roux, 24m53s4; 4º Cupeiro, 25m04s1.

Quinta vuelta: 1º Roux, 23m48s a un promedio de 165,755 km/h; 2º Cupeiro, 24m26s2; 3º Araquistain, 25m04s1; 4º Casá, 25m07s.

Sexta vuelta: 1º Cupeiro, 24m33s4 a un promedio de 160,666 km/h; 2º Tarducci, 25m10s2; 3º Casá, 25m58s1; 4º Araquistain, 25m58s1; 5º Mantinián, 26m18s1.

Séptima vuelta: 1º Tarducci, 24m10s2 a un promedio de 158,817 km/h; 2º Roux, 24m53s1; 3º Cupeiro, 25m04s3; 4º Casá, 25m41s1; 5º Araquistain, 26m19s3.

Octava vuelta: 1º Roux, 24m03s1 a un promedio de 164,010 km/h; 2º Cupeiro, 24m53s2; 3º Mantinián, 25m33s; 4º Cottet, 25m39s; 5º Casá, 25m39s2.

NOTA: El planillaje de esta prueba se realizó con la colaboración del equipo "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad especialmente con Luis García del Soto, Roberto Bó y Darío Rinaldi.

DOS PREMIOS

CORSA - BAHCO

Al término de la carrera de San Antonio de Areco, nuestros enviados (P. A. Revoredo y H. Granato) entregaron sendos premios CORSA-BAHCO a los acompañantes de Cupeiro y de Rienzi. Enrique Duplán (foto superior) recibió la caja de herramientas por su victoria del domingo en Areco. La otra caja Bahco era una deuda contraída en Rafaela con la victoria de Rienzi; la recibió Héctor Palma con notable satisfacción tras la semana de espera.

PARQUE CERRADO

La mayoría de los corredores quedó encantada con el nuevo trazado del circuito en el cual se disputó la Cuarta Vuelta de San Antonio de Areco. Muchos dijeron que después del de Carlos Paz, es el mejor. Nosotros no somos tan categóricos, pero sí decimos que el circuito de Areco no tiene que envidiar a ningún otro.

Y Dante Emiliozzi habló. El as de Olavarría ha sentado fama de ser muy parco en hacer declaraciones, pero esta vez dijo la causa de su abandono: "Ahora que el auto andaba como nosotros queríamos, me viene a fallar el embrague. Es como para no creerlo". La voz de Dante expresó la amargura que lo embargaba, pero dejó entrever, para sus numerosos simpatizantes, que muy pronto vendrán días mejores.

Carlos Travers, el acompañante de Casá, estaba enojado: "Hoy nos pasó de todo; la caja se trababa y los cambios no entraban; además nos quedamos sin frenos, pero eso no es todo. Hay cosas que no pueden ser. En esta profesión todos somos amigos porque sabemos lo que arriesgamos, pero al parecer hay algunos a quienes esto no parece importarles. Especialmente uno. No me pidas el nombre porque no te lo voy a decir, pero sí te voy a decir que durante mucho tiempo no nos dejó pasar, tapondndonos completamente, cerrándonos en las curvas y sabiendo que nos jugábamos el primer puesto no titubeó en entrar primero que nosotros en la tierra, no quedándonos más recurso que seguirlo y tener que jugarnos el todo para poder pasarlo".

Raúl Cottet estaba contento: "El auto responde. Vine para probarlo a ver cómo andaba, con vistas al Gran Premio. Estoy satisfecho. Creo que voy a correrlo. Pero debo ponerle gomas más anchas. El auto tenía poca estabilidad por ese motivo y si no, fíjense". El efecto, así era. Las 650 x 15 demostraban que tenía razón al estar completamente lisas.

Jorge Cupeiro estaba contento pero no eufórico. Los que lo conocemos bien sabemos de su responsabilidad y por eso no nos extraña su modo de ser. Fue uno de los pocos disconformes por el circuito, pero su discrepancia no se refería al trazado del mismo sino a lo que él entiende que debe superarse. "En el año 66 no se debe seguir corriendo como 20 años atrás. Los autos son mucho más veloces y modernos y necesitan circuitos veloces y modernos. No me considero un vanguardista, pero creo que debemos andar al ritmo de la época. Los autos sufren mucho y uno arriesga un capital, le quita horas al sueño y trata de hacer las cosas cada vez mejor para superarnos y mostrar ante propios y extraños que sabemos construir autos acordes con la tecnología que hemos alcanzado. El Chevy ha demostrado, aunque hoy no anduvo tan veloz como otras veces, que también puede correr y ganar como cualquier otro en la tierra, pero yo insisto en que debemos superarnos e ir, progresivamente, a circuitos de velocidad pura. No pienso correr el Gran Premio. El tiempo lo dedicaremos a construir un nuevo auto para el año próximo."

Héctor Granato.

KARTING: RETORNO AL VELODROMO

Finalmente y después de haber logrado la Federación Argentina de Karting que fuera reacondicionada la pista interna del Velódromo Municipal, se hizo posible la realización de dos competencias para Fórmula Stock y Fórmula A Internacional. Casi cuarenta máquinas se citaron la tarde del domingo para disputarse la gloria y el bordereaux sobre un circuito que si bien no dejó del todo alegres a los corredores, tiene un desarrollo bastante entretenido.

Se inició la primera serie de Stock, que fue de Aldo Lopetegui, con un tiempo de 7m29s6, sin mayores alternativas. En segundo término colocó su máquina Aldo Arlandi con 7m32s. La segunda serie ganó en emoción al tomar la delantera Aldo Arlandi quien logró imponerse finalmente mejorando su tiempo anterior en 2s. Su competidor más inmediato fue Julio Ruiz con 7m35s, mientras que Aldo Lopetegui llegó en la quinta posición. La clasificación final que se hizo por suma de puntos dio por vencedor a Aldo Arlandi y segundo a Aldo Lopetegui.

En Fórmula A se realizaron dos series y un repechaje, clasificándose cuatro competidores por serie y dos en el repechaje.

En la primera serie se impuso Jorge Mejías quien se vio permanentemente acosado por Virigilio Capaccione que resultó segundo. La segunda serie fue de Pedro Camerieri que obtuvo el primer puesto al quedarse en llanta la máquina de Oscar Sobral. Lograron clasificarse Oscar del Campo, Juan Bertolo y Aldo Arlandi, juntamente con Roberto del Campo, Oscar Sobral y Horacio Turner que se clasificaron en el repechaje. La primera vuelta de la Final vio en el primer lugar a Jorge Mejías, seguido por Capaccioni, Camerieri y Sobral. En el siguiente giro Mejías perdió la rueda delantera derecha, dejando la primera colocación en poder de Capaccioni que ya no la abandonaría, a pesar del ataque continuo de Pedro Camerieri. Sobral que venía haciendo una excelente carrera colocándose tercero, tocó la tierrita que bordea la pista sufriendo un fuera de pista felizmente sin consecuencias. Meritoria actuación la cupo a Roberto del Campo con su tímido Dart Kart equipado con frenos de disco en las cuatro ruedas y doble circuito independiente de frenos, que obtuvo el segundo puesto en la última vuelta.

Felicitaciones a la organización; no hubo quejas contra la policía ya que no había y fue un buen espectáculo. Que se repita.

GUSTAVO H. PEREYRA

FUTBOL-TRONCO

El día 12 de Octubre un grupo de corredores con aspiraciones seudofutbolísticas se reunió en horas de la tarde en el campo de deportes de YPF con la intención de practicar unas horas algo que según lejanas referencias sería un partido de fútbol (vulgo "picado") para comprobar el estado calamitoso de algunos de los integrantes de algo pomposamente llamado "Equipo de Corredores". Esta práctica, que tendría carácter de ensayo general, se refería pura y exclusivamente a inaugurar planes secretos, táctica y estrategia a emplear en la [illegible] con el Glorioso equipo de Periodistas Especializados en Automovilismo; revancha que los señores corredores han esquivado metódicamente para no darnos satisfacciones, luego de la nefasta noche en la que por medio de prácticas [illegible] totalmente con la ética deportiva, nos vencieran injustamente por el ajustado score de 8 a 1. Al parecer, la práctica resultó desastrosa para varios de los integrantes del equipo de corredores y encabezados por su Capitán, el flebable señor Cupeiro, se han dado a llenar de infundios el ambiente automovilístico diciendo que éramos unos informales por no haber concurrido a la cita. Según estos "señores" el partido estaba concertado para la fecha nombrada "ut supra". Juramos solemnemente, como dice nuestro glorioso Capitán Thiery (foto), que no sabíamos nada del evento y para destruir una vez más la mala fe de estos señores es que los decimos: Estamos [illegible] de noviembre en la cancha de YPF, firmes como un solo periodista a las 21 horas para demostrarles que una cosa es apretar el acelerador y otra muy distinta practicar un fútbol puro y depurado como el que expone en cada una de sus actuaciones el extraordinario equipo de periodistas.

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Aunque no todas las que quisiéramos para avalar la importancia de nuestro Gran Premio, la presencia de extranjeros en la más importante carrera argentina alcanza para justificar su título de Internacional. Así es que, este año nos visitó la habitual horda de amigos uruguayos, un peruano y un equipo brasileño. La presencia de este último tiene destacada importancia porque se trata del equipo oficial de competición de Simca do Brasil, con automóviles construidos en ese país.

Lamentablemente, y tal como sucedió otros años a todos los equipos extranjeros organizados en el exterior para correr el GP —con la única excepción de Mercedes-Benz—, pagaron el precio de la inexperiencia; debieron luchar contra el reloj en los días y en las horas anteriores a la largada y, ya en carrera, los automóviles mostraron problemas que nunca habían aparecido con anterioridad en las competencias en las cuales participan habitualmente en el Brasil.

Para hablar de todo esto, recibimos la visita de los pilotos oficiales de Simca: Cyro Cayres (quien participara hace años en nuestro país en competencias de MN), Jayme Silva y Fernando Martins, así como el compatriota Humberto Evangelista, capitaneados por el jefe del equipo "Chico" Landi. Vinieron para hablar de la actuación del equipo Simca y, principalmente, para desmentir, con pruebas en la mano, las afirmaciones publicadas en el último número de CORSA acerca de posibles desavenencias y de inconducta en el equipo.

Los automóviles de carrera, dos automóviles similares de auxilio, camionetas y demás elementos fueron traídos por tierra —2.300 km— desde San Pablo. Algunas dificultades sufridas en el camino, especialmente en el reiterado cruce de fronteras y los normalmente lentos procesos burocráticos que originan, acortaron el tiempo disponible para preparar los autos en Buenos Aires, hasta tal punto que las camionetas de auxilio recibieron los repuestos necesarios y pudieron partir hacia sus puestos predeterminados sólo seis horas antes de la largada. Esto implica, como CORSA pudo ahora comprobar, que los días anteriores a la carrera mecánicos y pilotos trabajaron hasta altas horas de la noche en la reparación, puesta a punto y solución de diversos problemas en los automóviles y en los aspectos organizativos de la participación.

"Por eso lo que ustedes publicaron no sólo no es cierto sino que es injusto con un equipo de gente que tenía conciencia de que estaba en algo muy serio y que se comportó en consecuencia", afirman con vehemencia los brasileros, aceptando que, si hubo errores, los hubo en la programación original, donde no se consideraron al-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

gunos feriados y la posibilidad de demoras burocráticas que determinaron luego todos los atrasos.

En cuanto al comportamiento de los automóviles, bien que su permanencia en carrera fue corta, dejó una valiosa experiencia. Los Simca Emi-Sul tuvieron problemas en el embrague debido a fatiga de materiales causada por vibraciones parásitas que aparecieron a altos regímenes de rotación y que sólo se hicieron evidentes después de horas de mantener esos regímenes a lo largo de caminos llanos y rectos. Sólo el automóvil de Evangelista tuvo problemas diferentes: por causas no explicadas se saltó el cambio cuando andaba a fondo y el motor se embaló, cortándose el cigüeñal.

Y ahora la aclaración: CORSA publicó la semana pasada un confidencial que lamentablemente vino a dañar la imagen del equipo Simca que nos visitó. La información la obtuvimos de un colega que hasta ayer teníamos por serio y veraz, y, como tal, dimos fe a su comentario y lo publicamos. Ahora, no sólo por la protesta del grupo de corredores Simca, sino con el testimonio ofrecido por nuestros propios redactores que siguieron la carrera, reconocemos que la información era completamente falsa y que en ningún momento hubo desavenencias entre los pilotos del equipo brasileño y mucho menos fallas de conducta como se hubiera podido deducir por nuestra anterior información. Nobleza obliga: pedimos perdón a los amigos del Brasil y les deseamos que en su próxima visita las cosas marchen mucho mejor para sus máquinas.

Cuando la empresa Ford publicitó el triunfo de sus Falcon en las etapas de montaña de la Dos Océanos, la retorcida mente de algún ejecutivo de GM contestó con otro aviso en los diarios que decía: "La carrera de todos los días la gana usted", haciendo una crítica directa al ensayo de automóviles de serie en competencias deportivas.

La flamante Comisión Deportiva de Concesionarios GM parece muy dispuesta a cambiar esta imagen y no sólo alienta por diversos medios la participación de los Chevrolet en Turismo y Turismo Carretera sino que, en un aviso radial propalado durante la transmisión del Gran Premio Internacional, invitaron a los concesionarios de todas las marcas a integrar comisiones dirigidas a favorecer la participación deportiva de los automóviles de industria nacional.

Esta es una actitud verdaderamente proyectiva y un gesto *deportivo* en el más exclusivo sentido de la palabra.

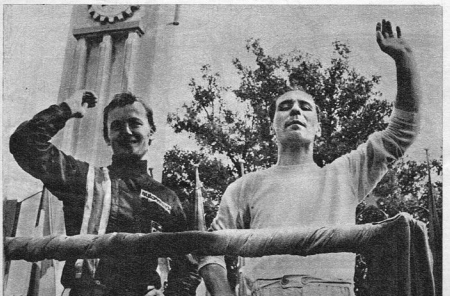
Un viaje de 85.000 km alrededor del mundo es un paseo que requiere verdadera alma de deportista. Esto lo puede comprobar cualquier lector de CORSA, muchos de los cuales, como muchos de nosotros, habrán vivido la fantasía de hacer algo parecido. Pero los 85.000 km recorridos por Ricardo Núñez Saavedra en 1.285 días a través de 53 países de cinco continentes tienen una particularidad especial: fueron hechos pedaleando arriba de una bicicleta, que por lo menos tiene dos ruedas y dos cilindros menos que el Citroën 2 CV de los canadienses que están de paso por aquí en estos días, en una aventura parecida.

Núñez Saavedra, 38 años, partió de Buenos Aires el 11 de marzo de 1963 y volvió al kilómetro cero argentino el viernes 21 de octubre próximo pasado.

Ya se está inscribiendo gente en Díaz Vélez 2335, Buenos Aires, para la carrera de regularidad (debutantes y categorías segunda y tercera) que organiza el Club Argentino de Regularidad para Talleres Fehling S.R.L. Promovida por ese taller de service Auto Union para sus amigos, pero abierta a toda marca de automóvil, se realizará el 5 y 6 de noviembre sobre un recorrido entre Capital Federal y San Clemente del Tuyú (conocido por los pescadores como el paraíso de la corvina negra). Habrá, por otra parte, un gran baile para todos los competidores en el Club Social de San Clemente del Tuyú.

Si van a Díaz Vélez para anotarse, pregunten por Luis.

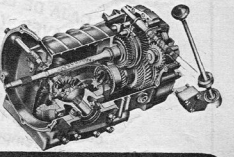
Nuevamente el piloto inglés Jonathan Williams se impuso en una competencia de Fórmula Tres al mando de un De Sanctis. Su victoria tuvo lugar el pasado domingo 16 en el autódromo de Imola, donde se disputó la Copa de Bologna. Williams, como ya lo había hecho en Monza en junio, sobre el circuito carretero, corriendo el Grand Prix de la Lotería, o en septiembre último, disputando la XIV Copa de Monza de Fórmula Tres, reafirmó su poderío conductivo en la pista de Imola. Recorrió las 25 vueltas al circuito en 48m58s9, totalizando 125,425 kilómetros de recorrido, a un promedio de 153,639 km/h, siendo éste inferior al de sus últimas dos competencias. Segundo finalizó Giovanni Brambilla, conduciendo un Brabham, a amplios 9 segundos del puntero. En la fotografía, el chiquito Williams y el italiano Brambilla saludan el triunfo.



CAJAS DE VELOCIDADES SINCRONIZADAS ESPECIALES

COCHES SPORT
GRAN TURISMO
y TURISMO
CARRETERA

TAMBIEN DIFERENCIALES AUTOBLOQUEADOS REPUESTOS Y ASESORAMIENTO

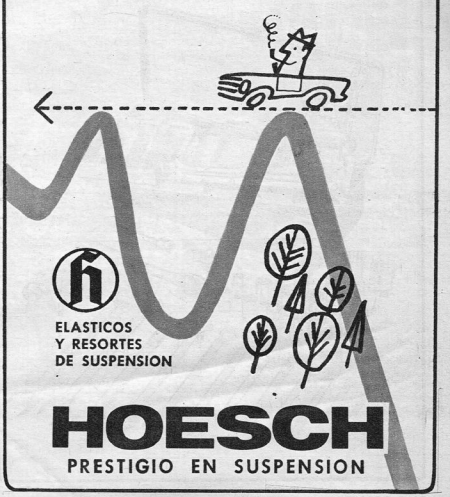


CAJAS SINCRONIZADAS
PARA COCHES
FORMULA 1 - 2 - 3
CON O SIN DIFERENCIALES
AUTOBLOQUEADOS

REHM
S. C. P. A.

AVDA. MAIPU 3146
OLIVOS

MAYOR CONFORT
MAYOR VIDA UTIL



GRAN PREMIO!

Parabrisas CORSA

BAHCO

UNA CAJA DE LLAVES COMBINADAS, BOCALLAVES Y ACCESORIOS BAHCO PARA LOS

COPILOTOS

ganadores en cada una de las carreras de TC que restan disputar en esta temporada

35 HERRAMIENTAS FORJADAS EN ACERO SUECO BAHCO ESPECIAL!

ESTE ES OTRO SERVICIO MAS DE PARABRISAS CORSA EN LA RUTA CON EL DECIDIDO APOYO DE BAHCO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

FANATICO VALIANT

de Luis Antelo – Paraná, Entre Ríos

1º) ¿Se puede correr en TC con chasis Valiant IV y motor F-100 o Chevrolet? ¿Sería ventajoso si se pudiera o habría muchas dificultades mecánicas?

2º) ¿Por qué no es más utilizado en TC el motor Valiant? ¿Es difícil prepararlo?

3º) ¿Cuáles son las velocidades topes de los motores Valiant IV, Coronado y GT?

4º) ¿Algún otro motor ha intervenido en TC, además de los Ford, Chevrolet, Tornado y Valiant?

5º) ¿Qué motor es el de Luis Di Palma? ¿Valiant o Dodge-Valiant? Si es este último, ¿por qué se lo denomina con dos marcas diferentes?

6º) ¿Dónde puedo conseguir números atrasados de CORSA?

R.: 1 - Sí, se puede hacer cualquier combinación de chasis y motor siempre que la cilindrada del motor no sea mayor en 20 % a la del motor original correspondiente al chasis que se utiliza. Para montar cualquier motor sobre la estructura Valiant no habría más dificultades que las que presenta cualquier adaptación de este tipo. El casco Valiant IV presenta a priori dos desventajas para su uso en TC: una resistencia estructural inicial inferior a la de otros modelos y una gran distancia entre ejes.

2 - El motor Valiant ha tenido pocas actuaciones destacadas en TC aunque quizá esto se deba a que muy pocos lo usan. Vicente Formisano hace mucho tiempo que trabaja sobre una unidad de este tipo y no ha logrado resolver del todo los problemas originados en el alto rendimiento de su motor.

3 - Imaginamos que se refiere usted a la velocidad máxima de estos modelos. El Valiant IV y el Coronado arriman los 160 km/h; el GT es unos 10 km/h más veloz.

4 - En los últimos años, además de los motores que Ud. cita ha habido esporádicas presentaciones de otros motores y otros automóviles en alguna que otra carrera de TC, Fórmula B. Un par de veces han corrido Rambler con motor 6-L; Richardson corrió una vez en Carlos Paz con un Bergantín 6, realizado especialmente con frenos Alfa y motor inclinado, con diversos equipos especiales. Más frecuentes fueron las intervenciones de los Volvo, especialmente el que tenía Federico Urruti. En algunas carreras de autódromos estuvieron peleando los Renault Gordini del equipo IKA (Perkins) y de Berta (Copello). El primero utilizó alguna vez un motor R-8 de cinco bancadas; el segundo utilizó motores Gordini argentinos, llevados a un litro de cilindrada.

5 - Di Palma utiliza un motor Valiant; la primera denominación se refiere al origen del chasis.

6 - Escriba a Ryela, Piedras Nº 113, Buenos Aires.

BARRERA DE LOS 200

de Miguel Angel Milau – Quilmes

El que suscribe, ferviente lector de CORSA, se dirige a ustedes para que por intermedio de su "Correo Corsa" me saquen de la duda y me contesten, siempre que les sea posible, las siguientes preguntas:

1) En el Nº 16, página 7, en el comentario de la carrera de Carlos Casares, dicen que con ésta, Bordeu conquistó su quinta victoria consecutiva, contando el pequeño campeonato del Autódromo. Estas serían Hughes, Autódromo, La Pampa, Chacabuco y Carlos Casares. Según mis informaciones, entre Hughes y el Autódromo, estuvo la competencia de Arrecifes que fue ganada por Casá. Por lo tanto son cuatro las carreras ganadas al hilo por Bordeu. ¿Estoy en lo cierto?

2) En mi ciudad he visto un Auto Union de dos puertas, el cual fue el único que vi. Por eso pregunto: ¿se fabricó en nuestro país alguna serie de este automóvil, o es importado? Les puedo decir que tiene la misma forma que los demás.

3) ¿Quién fue el primer corredor de Turismo Carretera que superó los 200 km/h y en qué competencia?

4) Según los kilómetros de las competencias, ¿cuáles son los puntos que se obtienen para el Campeonato de T.C. y cuáles para el ranking de largada?

5) Es verdad que el coche de los Emiliozzi en la competencia de Carlos Casares, le dio en un tramo algo así como 255 km/h?

R.: 1) Está usted en lo cierto.

2) El automóvil a que usted hace referencia es importado. Nunca se fabricó en nuestro país ese modelo.

3) El primer corredor que superó los 200 km/h de promedio en Turismo Carretera fue Dante Emiliozzi, que en la Vuelta de Necochea del año 1963, alcanzó 203,526 km/h de media.

4) El reglamento establece que se otorgará la escala de 9, 6, 3 y 1 en las carreras de hasta 1500 km de recorrido, con o sin etapas. En las carreras de recorrido superior a los 1500 km en una sola etapa, la escala de puntos a otorgarse será de 12, 8, 4 y 2 puntos.

En carreras de más de 1500 km y de varias etapas se otor-

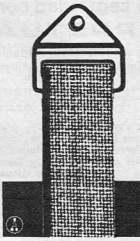
→

UNA SOLA MANO
basta para brindar
total seguridad!

CINTURON
DE
SEGURIDAD

viking

Conexión con una mano
Bandas de Terylene
Parte metálica lejos del cuerpo
Fabricado bajo licencia Sueca



Adquiéralo en:

SIMCA FIAR
Guise 2093 - Capital
RENCA S.C.A.
Cangallo 2740 - Capital
PEDRO RULLO S.A.
Av. H. Yrigoyen 8302 -
L. de Zamora

BALTICO
RIO DE LA PLATA S.R.L.
TUCUMAN 644 - 3º P.C - BS. AS.

VISTA "DE GALA"
SUS NEUMATICOS!
con
RENOVAGOM

Industria Argentina
PRODUCTO UNICO EN EL PAIS
DE FORMULA JAPONESA

- Si Ud. aprecia el aspecto de su coche, "RENOVAGOM" es un producto indispensable en su baúl. Otorga a las cubiertas el brillo característico de las nuevas, dándole al mismo tiempo, resistencia al barro y tierras gredosas, evitando el resquebrajamiento de las gomas y prolongando su vida útil.
- "RENOVAGOM" impregna el caucho y cubre todo tipo de recauchutajes, contribuyendo así a completar la presentación de su coche, e indirectamente, a su valorización.
- Es también ideal para renovar el aspecto de alfombras, lonas, botas de goma, capotas, etc., siendo su aplicación tan sencilla que hasta un niño puede hacerla.
- "RENOVAGOM" viene en envases de 750 c.c. (suficiente para actuar sobre 6 cubiertas y un juego completo de alfombras). Cada aplicación dura 6 meses.

USE "RENOVAGOM" Y TENDRA LA SOLUCION!

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:
"ORGANIZACION RIVADAVIA"
LAVALLE 2016, Piso 9 • Buenos Aires • Tel. 45-8549

CUIDE SU VIDA CON...

CUIDEX®

único cinturón retráctil de seguridad con GARANTIA PERPETUA

4 modelos adaptables a cualquier marca de automóvil, Abdominal, Pectoral, Combinado y T.C. (para competencias deportivas)

Hebilla exclusiva - Cierre y apertura instantáneos

MODELOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES FIAT

Adquiéralo en comercios relacionados con el automotor y colóquelo en nuestros service autorizados: en Capital Huergo: Av. Libertador 7402; Osvaldo S.R.L.: El Cano 2922; Funtap: Forest 774; Simta S.A.: Av. Rivadavia 10663; Luduena: México 1059; Luce: J. B. Justo 3500; Piacquadio: Camarones 1500; Samuel Lust e Hijo Cabildo 474 **Vicente Lopez:** Sebring Motors: Av. Maipú 560 **Lanús:** Servi Sud: H. Yrigoyen 4877; **La Plata:** Ditta S.A.: 41 Nº 1055; **Córdoba:** Firecor: Humberto Iº 836; **Mar del Plata:** (Mar y Sierra) E. Polverino y Hno.: Belgrano 3453; Alberto Benivegna: Jara 945

CREADOS PARA TRIUNFAR...!

2 en 1 BICROMATIC

AROS DE PISTON BURD

BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA Y GAS - OIL

INDIANAPOLIS

6 y 12 VOLTS - GARANTIA ESCRITA 6 MESES

Probada y aprobada por táxis en todo el país

RONCHETTI, RAZZETTI & Cía. S.A.

ROSARIO BUENOS AIRES CORDOBA TUCUMAN

CORREO CORSA

gárán, por cada etapa, al primero 3 puntos, al segundo 2 puntos, al tercero 1 y al cuarto 0,50 puntos. En la general, al primero 12 puntos, al segundo 8 puntos, al tercero 4 puntos y al cuarto 2 puntos.

Al 1º, 2º, 3º y 4º de la Clasificación General se les adicionará además del puntaje mencionado precedentemente: 3, 2, 1 y 0,50 puntos respectivamente, por cada una de las etapas que tenga la competencia.

Para las carreras de hasta 500 km en circuitos pavimentados o semipavimentados, o en pistas, se adjudicarán 3, 2, 1 y 0,50 puntos a los cuatro primeros.

Si la prueba fuera de importancia, a juicio de la C.D.A., ésta, antes de realizarse la carrera, podrá asignar mayor cantidad de puntos.

5) No tenemos conocimiento de lo que usted hace referencia.

ORGANIZACION Y ARTESANIA

De Hipólito S. Monutti – Laguna Paiva

Antes de ir al motivo central de mi nota, quiero decirle al periodista que le contestó al "Anticasista" en el Nº 17 del pasado agosto, que no es ganando puntos como lo está haciendo Casá actualmente, como se gana un Campeonato. Podrá ganar dinero y posición en el ranking, pero solamente el Gran Premio lo puede hacer Campeón, salvo que gane varias de las llamadas "chicas".

El motivo de mi nota, es lo que considero "El Problema Ford". Tendría que extenderme en el historial del T.C. Tener en cuenta que esta categoría tan particular y actualmente tan exigente, es creación exclusiva de mecánicos talleristas argentinos. Es obra de una puja sin cuartel entre Ford y Chevrolet, las dos marcas que quiso el destino (o la industria norteamericana) nos pusiera en manos de esta inmensa colectividad italiana en nuestro país, tan "tuerca" ellos y amantes de lo competitivo sobre cuatro ruedas.

Con el fin de no ser muy extenso, opino que para una fábrica meterse en TC es ir al muere. Me refiero a fábricas de automóviles de los que mencionó, o sea de paseo. El TC es obra de talleristas que a través de tantos años de disputa hizo que se perfeccionara de tal modo que una competencia no admite las fallas más mínimas si se quiere buscar el triunfo. Es por ello que Ford con su departamento de competición, tiene más que eso y por lo menos actualmente, y ante el público un "departamento de publicidad". No creo y estoy seguro que Ford tampoco cree que un Falcon sirve para el TC. He notado que solamente los Falcon del equipo oficial participan en competencias de circuitos o de bajos promedios. En competencias de promedios altos no tienen que hacer, eso lo saben todos. Los propios Alzaga y Estéfano, hombres que en verdad no me explico cómo pueden competir con esas posibilidades, tan luego estos dos que siempre les gustó estar en la punta o portar por ella, y actualmente corriendo sin posibilidades. Ganaron 3 carreras (bastantes), pero para ello tuvieron circuitos de bajo promedio (Carlos Paz) o bien se quedaron los F-100, 7 bancadas y hasta los 4 bancadas.

¿Es propaganda productiva, ésa? ¿Es buena publicidad mendigar la inclusión de un Falcon como piloto en la carrera de Rafaela, pagar un millón de pesos para ello y detrás compitiendo nada menos que 20 y pico de Chevrolet y otros coches de menor cilindrada?

Estimo que así como Ford entró en TC con tanta alharaca y tanto ruido, sin ruido se tendrá que alejar. No se puede hacer lo que actualmente hace Ford en este TC tan exigente. La mejor propaganda y de la buena, se llamó Oscar y Juan Gálvez (no el Oscar actual, porfiando sobre lo que él sabe no tiene remedio); se llaman hermanos Emiliozzi. ¿Cuántos autos Ford habrá hecho vender Dante? Si no lo defienden a Ford los Emiliozzi, los Agüero, los Manolo Rodríguez, etc., ¿los salvará el Departamento de Competición? Actualmente un simple artesano de Balcarce llamado Toto Fangio está haciendo un verdadero desquicio con todo ese ruido. En Mar del Plata prácticamente fue el único 7 bancadas que largó, y sin embargo no hubo con qué seguirlo.

Un cambio de rumbo en Ford, o incansables horas de taller de todi esa gente que edifica el TC, pueden mantener o lograr en los F-100 la velocidad y paridad que actualmente están logrando "los de enfrente"; lo demás no sirve, a no engañarse.

Todo esto lo digo, pues desde 1939 no he dejado de seguir en todas sus expresiones a este deporte de hombres.

R.: En primer lugar le decimos que los campeonatos se ganan sencillamente obteniendo el mayor número de puntos posibles, ya sea ganando algunas carreras y abandonando en otras o, como lo está haciendo Casá, cosechando puntos mediante una actuación pareja y regular.

En segundo lugar, somos firmes creyentes que tanto los esfuerzos casi "personales" de nuestros artesanos mecánicos, como la orgánica y racional intervención de los "Departamentos de Competición" de las fábricas dan frutos de valor para el deporte mecánico y para el avance de la técnica automotriz.

Fíjese cómo será de productiva la promoción derivada de la intervención en carreras de las fábricas de autos, que la Ford Motor Co. de los EE. UU. (una de las dos fábricas de autos de mayor envergadura en el mundo) se dedicó a pleno gastando sumas astronómicas para intervenir en el campeonato mundial de marcas y específicamente batir al artesano Ferrari. ¿O usted supone que lo han hecho por simple capricho?

Y como dato al margen, la General Motors de los EE. UU. también está colaborando activamente en el desarrollo y la campaña de los Chaparral.

No se puede pretender que de entrada —aún los equipos de fábrica— salgan ganando. Recuerde el precitado caso de Ford en Europa y los EE. UU. y en nuestro país el caso del equipo IKA-Renault 1093 que fracasó en su primer Gran Premio y después dominaron cómodamente su Clase y aun la de cilindrada superior.

Déles a todos un poquito de tiempo y verá cómo la organización triunfa, y los automóviles técnicamente modernos también.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA Concesión Nº 7970 | Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VELADAS DE CONCIERTO

El programa laureado con el MARTIN FIERRO 1965 donde los más grandes intérpretes y la música más selecta se conjugan para ofrecer un espectáculo de excepcional jerarquía.
Producción y Comentarios: OMAR CERRUTTI.

JUEVES 22.45

ACTUARAN EN ESTE CICLO

CONJUNTOS DE CAMARA:

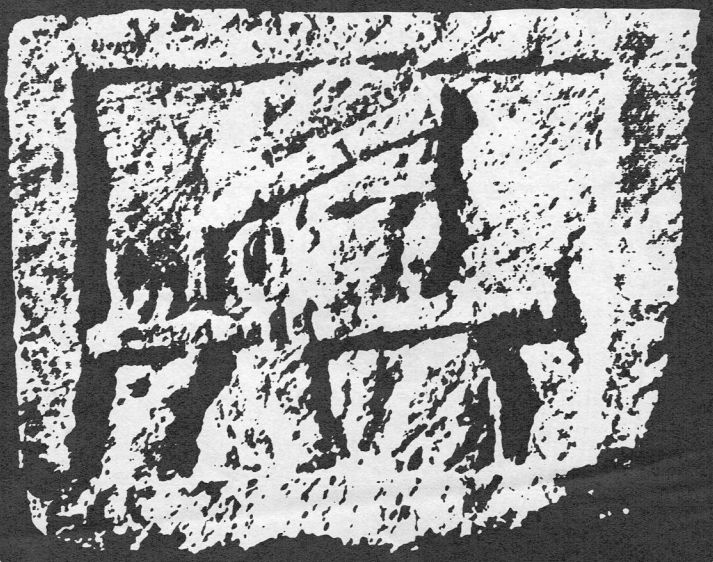
- Cuarteto Acedo
- Los Solistas de Zagreb
- Virtú Maragno y conjunto instrumental
- Orquesta Bach de Leipzig
- Orquesta de Cámara de Hamburgo
- Orquesta de Cámara de Versalles
- Quinteto Chigiano
- Trío Barroco (clave, flauta y oboe)
- Trio Estable de Rosario (piano, violín y violoncelo)

DANZA:

- Olga Ferri
  Enrique Lommi
- Paulina Ossona y su Conjunto Nueva Danza

SOLISTAS:

- Anahí Carfi (violín)
- Washington Castro (violoncelo)
- Lía Cimaglia - Espinosa (piano)
- Víctor de Narké (canto)
- Jorge Fontenla (piano)
- Nelson Freire (piano)
- Robert Gerle (violín)
- Brunilda Gianneo (violín)
- Alicia de Larrocha (piano)
- Tila y John Montés (piano)
- Martha Noguera (piano)
- Flora Nudelman (piano)
- Pomponio - Zárate (guitarras)
- Karl Richter (clave y órgano)
- Pía Sebastiani (piano)
- Jorge Zulueta (piano)



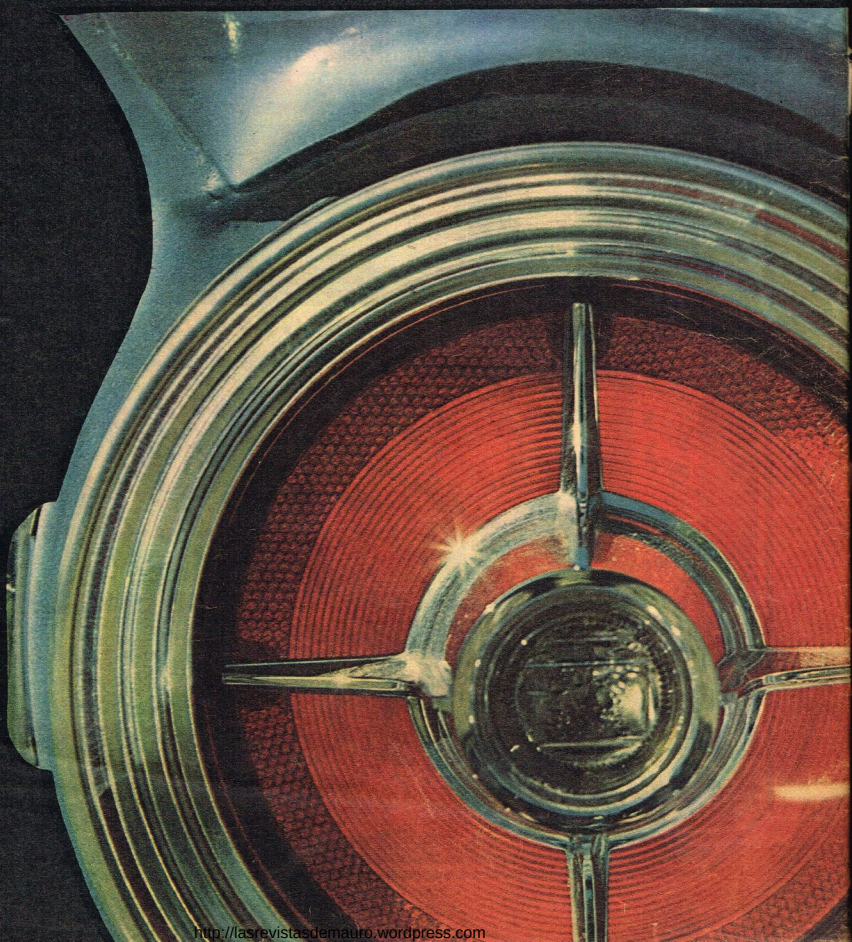
Infórmese más . . . !
Infórmese mejor . . . !
Infórmese en "Parabrisas"
que su edición de noviembre publica:
• Motonáutica: Una gran nota sobre embarcaciones, lagunas, paseos, deportes, etc.

• Test del Falcón Futura
• Los plásticos en el automóvil
y dos formidables artículos técnicos:
Carburación y Frenos a disco.
Y como siempre: novedades, correo, precios de autos y camiones, humor y muchas secciones más.

Compre ya su ejemplar de

Parabrisas

de noviembre. Está en venta...!



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com